KOKU-FAN
昭和55年1月1日発行(毎月1回1日発行)第29巻・第1号
$4.00
january 1980

航空ファン 1

●本誌特写
USAF F-4E同乗取材
●立体特集
空撮スペシャル



M. Takeda

Combat Photo Report

F-4E




MY
MY




431





⑥

ファントム同乗取材記

本誌では去る10月30日、米空軍の第347TFW（ジョージア州ムーディー基地）所属のF-4Eに同乗取材を許可され、約1時間の撮影飛行に成功した。F-4Eは前縁スラットつきの最新型で、米空軍で最も多数が就役している機種だ。

①戦闘機同志のフォーメーションはあまりにも近づきすぎてフレーミングにこまることがある。この写真もその例にもれず、カメラプレーンからパイロットの表情がよくわかる。低空、着陸進入中のショットで、この直後にギア・ダウンする。夕刻のために地上は早くも陽光がかげりつつある。カメラは35㎜1眼レフに50㎜標準レンズ、エクタクロームEPRにてF-5.6、約500分の1秒にて撮影。

②フォーメーションでスピードを表現することは非常にむずかしい。機体のアングル（この場合は飛行方向）と、フォーメーションの形によって表現するしかない。この写真のように4機（カメラ機を含めて）が左旋回していると、モデルの3機はたえず動いてその位置がわかる。その上カメラ機も移動してしまうから複雑だ。28㎜レンズ使用。

③飛行中の機体を上面から撮影したいとリクエストしたが、ファントムのせまいコックピットからそれを写すことは非常に困難なことだ。そこでインターカムを通して、モデル機に突然機首を上げて、ジャンプしてもらった。主翼前縁のスラットが出て、地平線とのアングルから、機の姿勢がおわかりいただけるだろう。85㎜望遠レンズによるクローズアップ。135㎜レンズで追うことは不可能だった。

④ファントムの高性能は、低空も高空も思い通りの位置に機を持っていってくれる。この写真の高度約15,000フィートではバックの空と雲、地上が微妙な色のコントラストを作ってくれる。またこの程度の高空になると大気中のホコリや水分も少なく太陽光線が強くなって、機体の色が一段とあざやかになる。85㎜望遠レンズにて撮影したもの。

⑤空中撮影に重要なことは、被写体から目をはなさないことだ。たがいの動きによって、どんなシーンが目の前に展開するか予想がつかない。それを確実に写すには、常に注意してカメラをホールドしていることだ。28㎜使用。

⑥良きモデルとなってくれた3機のF-4E。前方431号機は第68TFG（尾翼のストライプが赤に白フチ）他の2機が第339TFG（ダークブルーのストライプに白い星、帯には白フチつき）所属機。50㎜標準レンズ使用。

FROM THE COCKPIT OF PHANTOM

On 30 October 1979 our Senior Editor Masahiko TAKEDA was given with an opportunity of flying in an F-4E from 347TFW based at Moody AFB, Georgia. During an F-4Eflight Takeda made a series of air-to-air shots the selections of which are introduced here. We are grateful for heart-warming cooperation given by the pilots flew the mission.

1 Framing presents a big problem in an air-to-air shot of fighter since they normally fly a tight formation. I made this shot during approach including an espression on pilot's face. A few seconds later the gears were down and touched on the ground darkening in the sunset. Camera used was Nikon F2 with 50mm, f-5.6, 1 500, Echtachrome EPR.

2 Impression of speed can be hardly photographed in a formation flight. I tried to concentrate on an angle of aircraft and interrelated positons of objects. This shot was made during a roll to left when aircraft positions changed from one moment to another. In this situation a decisive moment can de hardly caught. 28mm lense used.

3 From the narrow cockpit of Phantom, it was difficult to make a bird's-eye shot over another plane. I asked for a nose-up in this shot. Fromslat on leading edge and the horison an atitude of aircraft should be noted. 85mm used.

4 Manoeuverability of Phantom was outstanding both high and low levels. As seen in this shot made at the altitude of 15,000ft the contrast among sky, cloud and earth are delicate and beautiful. At this altionde you would not face with a problem of polution and color temperature differs from that of the ground. 85mm was used.

5 While making air-to-air coverage you must keep your eyes on the objects all the time readily holding your camera of course. A second of oversight will cost you the loss of once-in-a-lifetime shot. Used 28mm in this shot.

6 Three F-4Es flew together with us. The leading plane is from 68TFG (a c no. 431 with a hite-margined red band on vertical fin) while following two planes were from 339TFG (with a white-margined dark blue band and stars).
Lens used was 50mm.

By Masahiko TAKEDA

①北海上空21,000ftを飛ぶKC-135AからJP-8燃料の給油を受ける81TFWのA-10A。グリーン2色による"Lizard"スキムと、澄みきった大空がおりなすコントラストが美しい。
②イギリス東岸の北海上に設定されたARA-8空域でタンカーとランデブー、プレコンタクト位置に占位する81TFW所属A-10Aのエレメント。先行するリーダー機はグレイ2色、ウィングマンは"Lizard"スキムで両者の対比が興味深い。
③給油を終え、タンカーの左舷に寄りそうように編隊を組む"Lizard"スキムのA-10A 2機。これら一連のショットは1979年10月中旬、IAPのデニス・カルバート氏がミルデンホール基地から306SWのKC-135Aに同乗して北海上のARA-8空域で撮影したもの。この日のミッションは、81TFWのA-10A 8機（2機ペア4機編隊）と、48TFWのF-111F 2機に対する空中給油。使用カメラはハッセルブラッド500ELM（150㎜レンズ）のほか、ニコンF-2、2台である。
④南シナ海上空を飛ぶCVW-9所属のVAトリオ。1979年9月20日の撮影で、この当時攻撃空母コンステレーションのCVW-9にはVA-146/-147/-165の3個攻撃飛行隊が展開しており、それぞれの使用機はVA-146/-147がA-7E、VA-165はA-6Aであった。A-6AのB/N席からの撮影で、VA-165のニックネーム"Boomers"に由来するデザインのヘルメットがおもしろい。
⑤荒涼としたアリゾナの砂漠を眼下に、エシロン編隊で飛行する予備役VFのF-4N。VF-201を先頭に2番機VF-202、3番機VF-301、4番機VF-302の順で、まさに米海軍予備役戦闘飛行隊オンパレードの観がある。1979年3月14日撮影
⑥ノースアイランド基地を離陸、サンディエゴの町なみを見下しつつ上昇するVC-13のTA-4F/-4J混成編隊。1978年5月13日撮影。
⑦サンディエゴ沖の太平洋上でASW訓練にいそしむHS-6のSH-3A。曳航式MAD、AN/ASQ-81を吊下しており、紺ぺきの海原に浮かぶ白とグレイのシーキングと、ASQ-81デテクター・ヘッドの黄色が見事に調和して、色彩に富んだ絵のような趣きを感じさせる。昔も今も、スマートネスこそネイビー・スピリットである。
⑧ルーティン訓練を終え、ホームベースのノース・アイランド基地上空に帰投したLSL-35所属SH-2F。
⑨緩やかな右旋回でノース・アイランド基地にアプローチするVS-33のS-3A。1976年の夏も終わりに近い8月28日の撮影で、南カリフォルニアの空と海のブルーにも心なしか陰りが感じられる。
⑩「MADスウィープ」低く、ひたすら低く潜水艦が潜むとおぼしき海面を超低空で這いずるのがMADスウィープ。ここに大型陸上哨戒機を持つVPにはまねられないVSの真価がある。
⑪ユマ基地付近を飛ぶVFP-306のRF-8Gエレメント。1979年3月14日の撮影で、クルセイダー・ファミリー中唯一の現役機RF-8Gは予備役のVFP-206/-306のみならず、第一線のVFP-63でもいまだ健在である。
⑫カリフォルニア州ファロン基地上空を高速で一航過するVFP-206のRF-8G。
⑬ACMを終え、ユマ基地上空に帰投したVC-13のTA-4J。操縦するのはVC-13司令K.フォウラー少佐。
⑭CVWR-20の夏期訓練においてACMの相手を務め、ファロン基地に帰投したVC-12のTA-4J。⑬、⑭とも画面からリラックスした雰囲気を感じてるのは、そのキャプションゆえだろうか？優れたショットは撮影者の主張、その状況を無言のうちに語りかけるのではあるまいか？
⑮夕陽に飛翔するYS-11。空には四季の顔がある。冷たく澄んだ冬の空。のどかさを感じる春の空。積乱雲も雄大な夏の空。そしてイワシ雲の織りなす模様も美しい秋の空。しかしながら、この暮れなずむ空に浮かぶYS-11と、はるかに立ちはだかる雲の峰から感じる季節のイメージは見る人それぞれ異なるにちがいない。
⑯宮古島南東沖、防空識別圏内で捉えたミンスク対潜巡洋艦。紺碧の海とミンスクの曳くトレール。そしてすすけたフライド・デッキには海の色を模したかのようなYak-36フォージャーがいた。
⑰4FISのBAeホークT-1。大空を引き裂くように垂直上昇していくホークの赤と白の機体は力強く、そして美しい。尾翼にはピラミッドにヤシの木を配した4FISの小さなエンブレムが、白い空白にアクセントを付けている。
⑱ノーズ・ダイブ。文字通り機首を大地に向けてダイブしてゆく4FISのホークT-1。眼下に広がるウェールズの風景もこの高度では山も谷もなく一枚の緑地図にしか見えない。
⑲1976年11月、日本近海を遊弋中の空母ミッドウェー上空に帰投、編隊を解くVA-56のA-7A。
⑳はるかな雲の広がりを見せるワシントン上空を飛ぶVA-303のA-7A。1973年9月の撮影で、VA-303はCVWR-30に所属する太平洋艦隊の予備役VAである。
㉑1973年7月27日、カリフォルニア上空を飛ぶVT-22のTA-4J。
㉒MK-82スネークアイを各4発ずつ装備して爆撃訓練に向かうVA-93のA-7A。「Over the Pacific」と題する一連のショットは、いずれもR.H.Thomas Gの撮影になるもので、氏はCVW-5所属のA-7パイロット。ここに収録したほかの作品は、すべてカメラマンが「同乗」しての撮影であるのに対し、Thomas氏は自ら操縦しつつ撮影したという事実を見逃してはならない。
㉓フロリダ上空を飛ぶADWC/2FITSのF-101B。長大な胴体と奇妙な平面形の主翼を持つブードゥーから受けるイメージは、ながめる角度によって驚くほど変化する。このショットは静けさの中に躍動するブードゥーのパワフルさ、そ

AIR TO AIR SPECIAL

して怪異なフォルムがあますところなく表現されており、まさに本機のベストアングルと言える。

㉔㉕夕暮れに飛ぶF-105D。センチュリー・シリーズにはそれぞれの強烈なイメージがある。シャープさの極致がF-104ならば、対照的にダイナミックで力強さにあふれるのがF-105だ。サンダーチーフはその生涯もまた波乱に富んだものとなり、半数は戦火の中に失なわれたが、いまわずかに残るThudには全盛時の威圧感はない。2コマのショットに通じているのは「穏やかなThud」であり、その姿はどこか淋し気でさえある。1979年4月30日バージニアANG、149TFSのF-105Fに同乗して撮影。

㉖㉗アリゾナ上空の"HUN"。センチュリー・シリーズのトップ・バッターとして1953年にデビュー以来すでに4半世紀、さしものMighty Hunにも最後のときが迫りつつある。㉖はアーカンソーANGの184TFS、㉗はアリゾナANG152TFTSの所属で、ともにアリゾナ州上空におけるもの。超音速戦闘機の世界を開拓したF-100には、アリゾナの風景がよく似合う。

㉘訓練ミッションで低空を這うニュージャージーANG、TFSのF-105B編隊。

㉙後退角を68°にセット、RB199-34エンジンのブラストもすさまじく雪のイギリス本土を超低空で駆け抜けるRAFのMRCAトーネード。大きく歪んだ地平線からうかがえるように広角レンズを使用しており、「迫力ある飛行機写真は望遠レンズ」という定義を見事に覆した感がある。

①A-10A from 81TFW receives JP-8 fuel from KC-135A at the altitude of 21,000ft over the North Sea. The contrast between the aircraft's Lizard color scheme and the blue of sky is seen beautifully caught in this shot.

②81TFW's A-10As flying pre-contact position along the ARA-8 track over the North Sea. The wingman's aircraft bears "Lizard" color scheme while that of leader is shown in two-tone grey.

③A pair of Lizard-colored A-10As flying the portside of tanker. The photographic overage was made in the middle of October by Mr. Denis Calvert of IAF who joined the air refueling mission of 306SW out of Mildenhall, U. K.

④A VA trio from CVW-9 photographed on 20 September over the South China Sea. During the period CVW-9 assigned to USS Constellation deployed VA-146, 147, and 165 equipped with A-7Es and A-6As. The shot was made from B/N seat of A-6A and reveals the pilot's helmet bearing the nickname of VA-165 the "Boomers"

⑤An echelon formation by F-4Ns from VF-201 (the leader) VF-202, VF-301, and VF-302 over the desert in Arizona.

⑥A formation of TF-4F and 4J over San Diego. The aircraft are from VC-13 stationed at North Island. May 1978 photo.

⑦SH-3A from HS-6 engages in ASW training off the coast of San Diego. A colorful harmony of yellow on ASQ-81 detectorhead, grey of Sea King, and the blue of backaround water is eye-catching.

⑧SH-2F from HSL-35 over North Island base after completion of routine training mission.

⑨S-3A from VS-33 on approach to NAS North Island photographed on 28 August 1976.

⑩"MAD Sweep" would be the most vital role outplayed by VS which is unpraticed by VP who flys a larger aircraft.

⑪RF-8Gs from VFP 306 over Yuma. The RF-8G is the only aircraft flown by reserved from Crusader family. They are not only flown by reserved VFP 206 and 306 but also by active VFP 63.

⑫RF-8Gs from VFP 206 crosses over the Fallon, California.

⑬TA-4J under the control of VC-13 Commander returns after ACM to NAS Yuma.

⑭TA-4J from VC-12 at NAS Fallon during the Summer training

⑮A YS-11 caught in the sunset background.

⑯YAK 36s onboad the Minsk off the coast of Miyakojima.

⑰BAe Hawk T.1 from 4FTS climbs almost vertically.

⑱Hawk T.1 from 4FTS makes nose dive over Wales.

⑲A-7As from VA-56 returns to the deck of USS Midway off the coast of Japan. November 1976 photo.

⑳A-7B from VA-303, a reserve unit under CVWR-30 over the State of Washington. Septemder 1978 photo.

㉑TA-4J from VT-22 over California, July 1973 photo.

㉒A-7A from VA-93 armed with Mk.82 Snake eyes. The shot was taken by R.H. Thomas behind the stick of his aircraft, the only picture by pilot in this feature.

㉓F-101B from ADWC 2FTTS over Florida shows the best angle of aircraft in its air to air shot.

㉔&㉕F-105D "Thud" as seen from F-105F from 149TFS of ANG Virginia. Photographed on 30 April 1979.

㉖A "Mighty Hun" from 184TFS over Arizona.

㉗F-100 "Hun" from 152TFTS. The aircraft made its debut in 1953 and led the socalled "Century Series".

㉘A formation of F-105Bs from 141 TFS of ANG New Jersey flying low altitude during their training mission.

㉙MRCA Tornado of Royal Air Force with its wing swept back to 68 degree makes quick pass over snow covered land. Asnoted from distorted horizon, the wide lense shot reveals impact of fighter in the air.

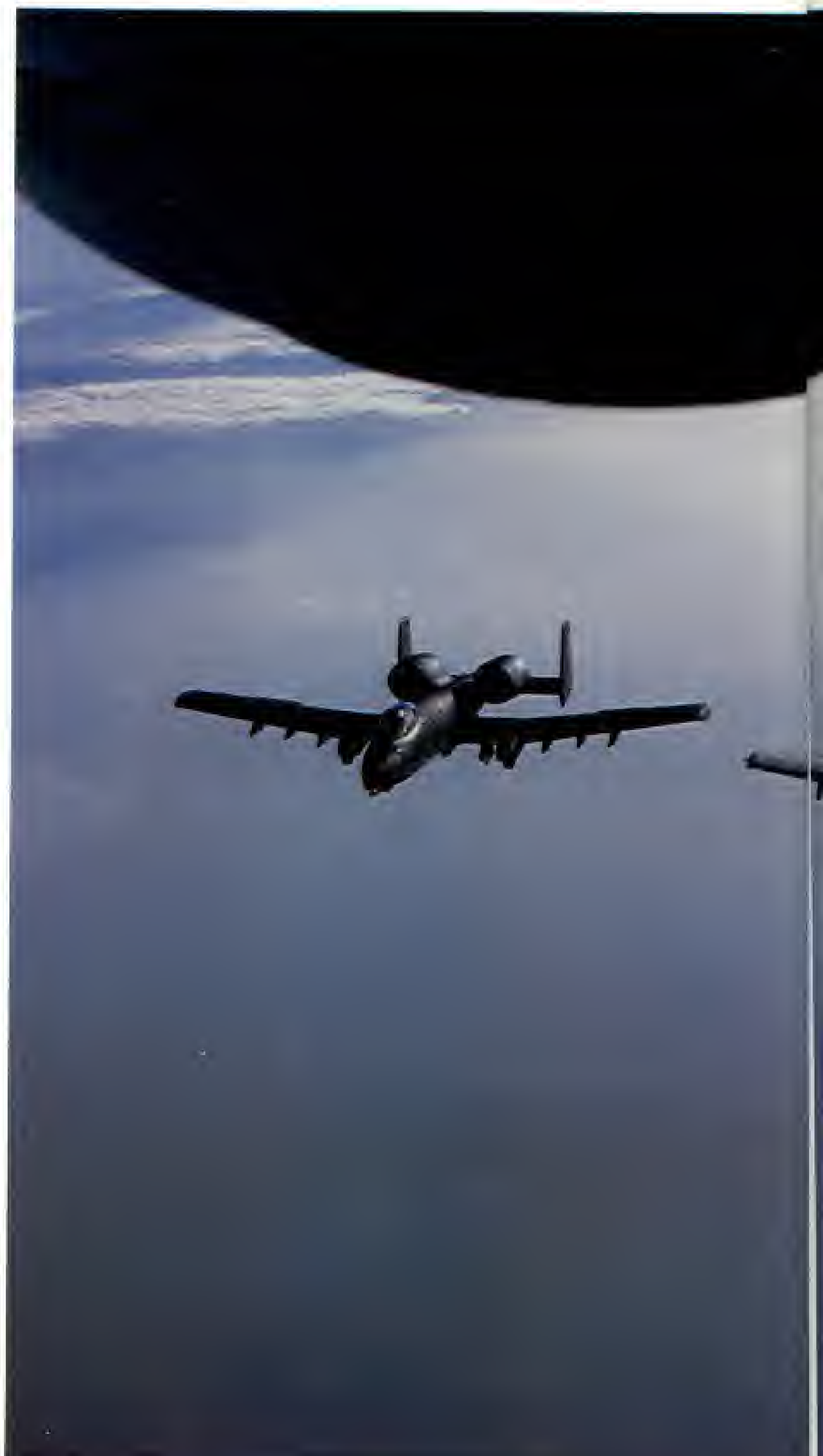
AIR TO AIR SPECIAL



❶

Denis J. Calvert

ヨーロッパ上空のA-10



❷



Robert L. Lawson
ネイビー・スピリット




07
VF-302
VF-301
151444
NAVY


NAVY
205
107


07
S


UX
VC-13 NAVY
155096





7

8





9

10





11



12





11



12

Teruo Yamada

On Cloud



15

Mitsuo Shibata





Hiroshi Seo c/o AVIATION JOURNAL RAFの若鷹"HAWK"






19



20



21



22

Robert H. Thomas

over the Pacific



Van Geffen 動と静




70274







21

Mighty "HUN"

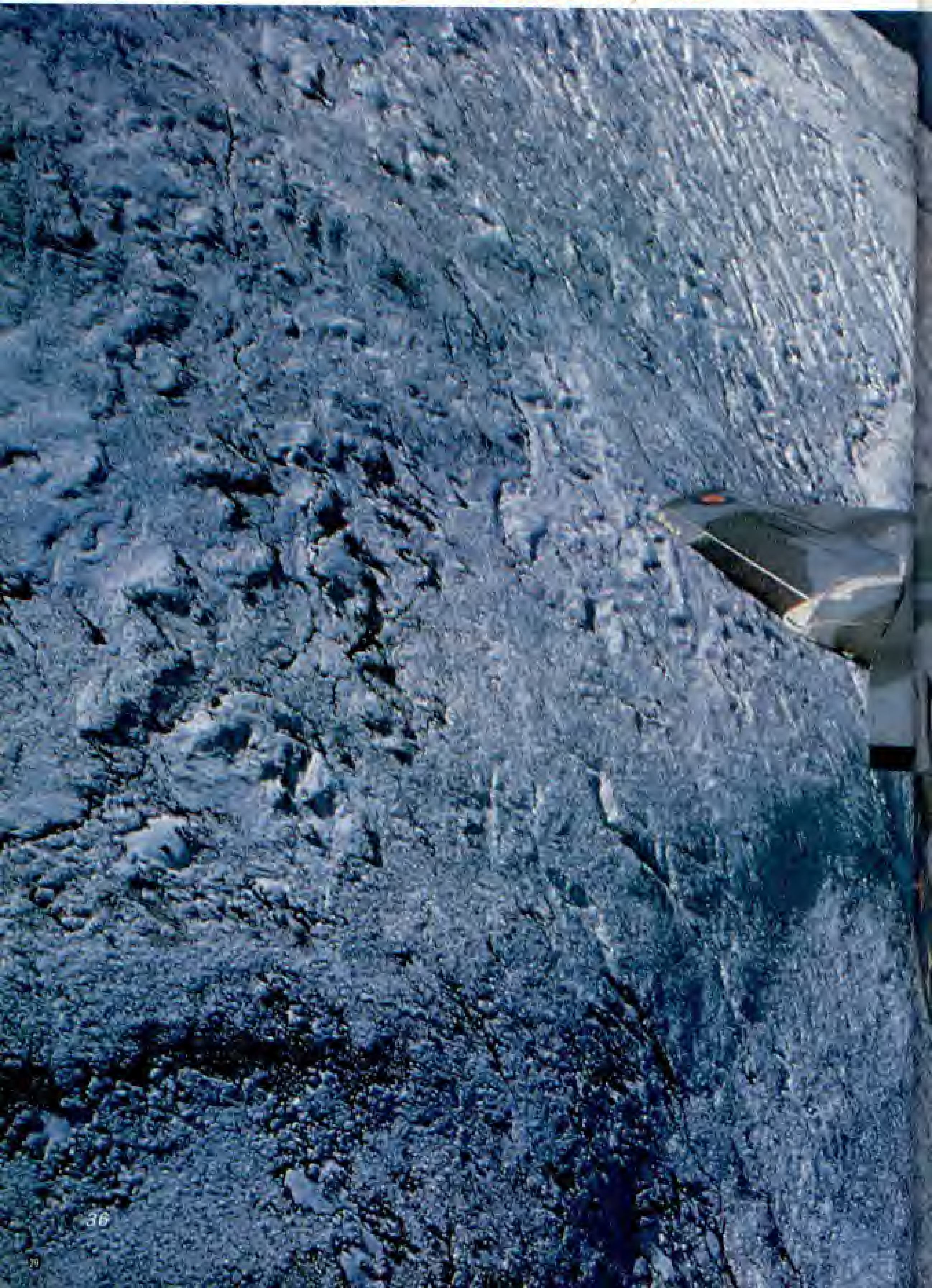


Donald S. Linn "THUD"





Richard Cooke USA 1970 *Low Low, Low*





A-10 PILOT

USAF/333rd TFTS パイロットインタビュー



At Davis-Monthan Air Force Base on September 12th, Mr. Frank B. Mormillo has photographed a series of shots introduced here, and at the same time he has interviewed with its pilot, namely Captain McClain, of which original text is carried in the English Supplementary pages of this issue. Photos selected reveal "Charcoal Lizard" color scheme of 81TFW, the newly mounted RHAW antenna, HDU-34/A, and TGM-65B

INTERVIEW WITH AN A-10 PILOT

Frank B. Mormillo

去る９月12日、デービス・モンサン基地において、本誌の委嘱を受けたＦ・Ｂ・モーミロ氏は、ベテランA-10パイロットのスチーブ・マックレイン空軍大尉と会見、以下のインタビューを収録した。マックレイン大尉は第355戦術戦闘機航空団第333戦術戦闘訓練飛行隊の教官。飛行時間2500時間のうち500時間はA-10によるものでこれまでに操縦した機種はT37、T38、F100およびA-7。このうちF100では、ベトナム戦争中に約400回の出撃を記録したという実戦派のベテランである。



Captain Steve McClain

モ氏「A-10に搭乗するようになってどれくらいになりますか？」
マ大尉「A-7からA-10に移行したのは、およそ２年前です」
モ氏「速度は別として、A-7とA-10をどのように比較してますか？」
マ大尉「A-7は多岐にわたる役目をこなすよう設計されており、A-10に較べてずっと広範な任務につけます。A-10は特殊な任務を達成するための特殊機です。その特殊任務とは、主として30ミリ砲によるもので、同砲は装甲を施した目標を破壊できます。A-7のように幅広い任務にはつけませんが、独自の分野においてはA-7にできないことをやってのける性能をもっています。」
モ氏「最近、機体の専業化について論争が行なわれているようですが、たとえばF-15は航空優勢、A-10は近接支援向きとなってますね。これを不経済だと論じる人がいるようですが、あなたの意見は？」
マ大尉「パイロットとしての観点からいうと、専業化は最適です。特定の訓練を重ねて腕を磨き、定められた役割を、よりうまく演じることができるからです。パイロットとしては、おそらく全員が広く浅くよりも、そのほうを好むといえるでしょう」
モ氏「敵機対抗訓練は？」
マ大尉「やっています。当基地の訓練コースの種類により、訓練生は過去の実績に応じた訓練を受け



"Charcoal Lizard"スキームに身を包んだ81TFWの
A-10A。機首に新設されたRHAWアンテナに注目

ています。ホロマン基地からくるF-15を相手に、また、時にはF-5と空技訓練をしています。A-10は旋回性能および運動性がよく、敵をかわすことも容易です」

モ氏「つまり敵機を撃墜するのではないわけですね」

マ大尉「当機の場合は、敵機撃墜が目的ではなく。相手をかわして撃墜されないようにするのです。もっとも、機銃を装備しているので敵機を落とせぬこともないのですが、射撃は訓練していません」

モ氏「防備のためサイドワインダーのような空対空ミサイルを装備する可能性は？」

マ大尉「いまのところはありません」

モ氏「第2次大戦機に較べてもそれほど速くない機種で、戦場を飛ぶということに抵抗感はありませんか？」

マ大尉「速くないといわれますがそれなりの利点はあるのです。たとえば、A-10だと超低空で飛び活動できますが、他機にはできません。それ以上の速度だと、近接対地支援ができなくなります」

モ氏「低空で飛んでばかりいると疲れませんか？」

マ大尉「必要に応じて低空飛行をするように訓練しています。いつも低空を飛んでいると、精神的にも疲労します。地上の脅威を除去する時に低空飛行し、それが終ると高度をとってリラックスするようつとめているのです」

モ氏「A-10での低空飛行は容易ですか？」

マ大尉「翼が大きいので、低空だとかなり揺れます。それにこの砂漠地帯で低空飛行すると、コクピット内が他機同様に暑くなります」

モ氏「A-10の上昇限度は？」

マ大尉「大半の戦闘機と同性能です。ただ、日頃そこまで上昇することはありません。燃料節約をはかるため高高度飛行を、他機の場合はやりますが、A-10は燃料性がいいので、その必要がありません」

モ氏「その点、A-7のほうが飛行が容易だったのでは？」

マ大尉「疲労という点でいえば、A-10の低空飛行のほうが容易です。というのも運動性能と安定性に優れているからですが、A-7には航法支援装置が多いので航法はらくになる。つまり、たがいに一長一短というわけで、一概にどちらが容易ともいいかねます」

モ氏「増槽と兵器の同時装備は？」

マ大尉「増槽はつけません。搭載燃料が充分なので不要なのです」

モ氏「実弾射撃訓練は？」

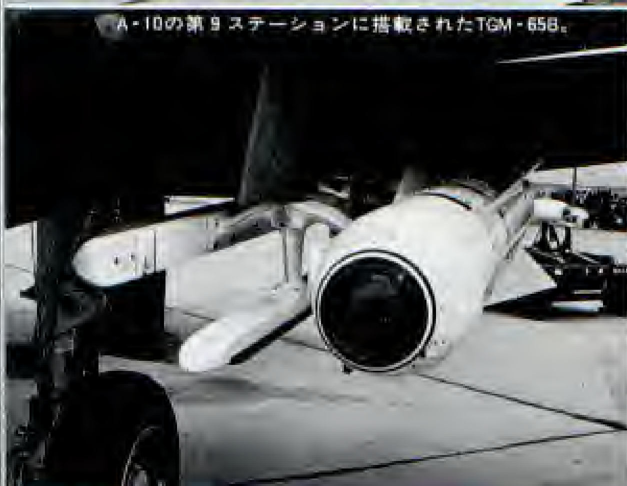
マ大尉「訓練の中心は射撃です。いわゆる演習弾というのを使いますが、実弾そっくりの効果があります。訓練コースでは、これを2000から4000発ほど撃ちます。爆弾投下はあまりやりません。当機の特性からいって、機銃中心の訓練になるわけです」

モ氏「マーベリック・ミサイルの訓練は？」

マ大尉「パイロット教官は一応実射しますが、一般訓練コースにその実射は含まれていません。年間の割当てがあって、これを教官の慣熟に使っているのです」



3連装ランチャーLAU-33/Aに装着されたT[illegible]65B訓練用TV誘導空対地ミサイル。



A-10の第9ステーションに搭載されたTGM-65B。



1点加圧式給油口とTERに装着されたBDU-33/B訓練弾。

モ氏「A-10が配備された頃、ちょうどレッドフラッグ演習があり、確かその後、A-10は乾燥湖底から発進しましたね。いまでも同様の運用訓練はしているのですか？」

マ大尉「あれいらい2、3度バイサイクル湖で訓練しています。いわゆるFOL（前進基地）任務というやつで、英国のベントウォーター基地の部隊は、ドイツのセンバッハにFOLをもっています。ほかにマートルビーチ基地の部隊はネリス基地射撃訓練場へ前進し、バイサイクル湖やインデアンスプリングあたりから、あるいはジョージア州のサバンナから飛びたっています。これらのFOL任務はすでにルーニティン化されています」

モ氏「あなた自身、レッドフラッグ演習に参加したことは？」

マ大尉「当部隊とネリス基地在任中と二度にわたって参加しました」

モ氏「ソ連の脅威を想定したその演習に参加した経験から、A-10は任務を果たせるかどうかといった感想を聞かせてください」

マ大尉「A-10の低空飛行能力により、地形を利用して隠密行動をとることができます。敵状が判っていれば、それらの脅威を出し抜いて初期の目的を達成することは可能だと、信じています」

モ氏「フェアチャイルドでは、複座のA-10をテストしていますが、複座機に対するご意見は？」

マ大尉「人によっては単座一本槍ということもあります。単身より複数のほうが余計に作業できることは確かです。私自身は単座を好みますが、助手がいれば、それだけ作業負担が軽くなることは認めます」

モ氏「A-10は目下のところ昼間飛行に限定されているのでは？」

マ大尉「原則的にはそうです。複座機は夜間や悪天候の飛行ができるはずです。そのため新たなシステムを装備しているはずですが、詳しいことは知りません」

モ氏「コクピット背後にエンジンが突き出しているわけですが、脱出の時に不安は？」

マ大尉「ありません。射出座席の性能からみても、エンジンの高さは問題になりません」

モ氏「コクピットの装甲は？」

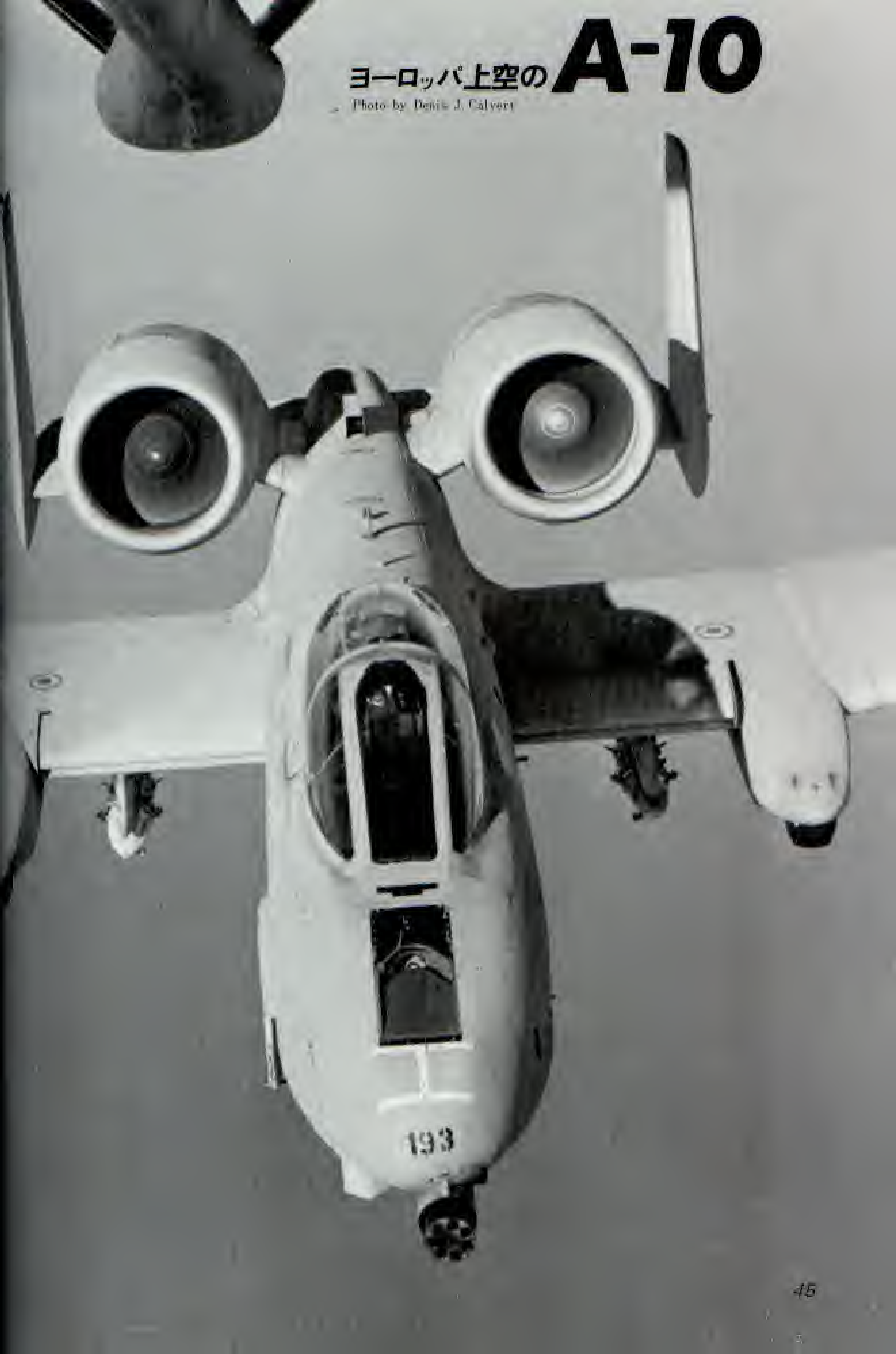
マ大尉「チタニウム製のバスタブ（浴槽）と呼んでいます。実験結果を見ても不安はありません。もっとも他機同様キャノピーが脆いのは仕方がありません」

モ氏「A-10の操縦をエンジョイしていますか？」

マ大尉「大いに楽しんでいます。というのも任務上、他の機種では禁じられている飛び方ができるからです。地上すれすれの低空飛行を、われわれはバジングといいますが、他機でそんな飛び方をすれば罰せられる。もちろんA-10の場合も一定のルールを守って飛びますが、ともかく任務そのものがおもしろいのです」

ヨーロッパ上空のA-10

Photo by Denis J. Calvert



1



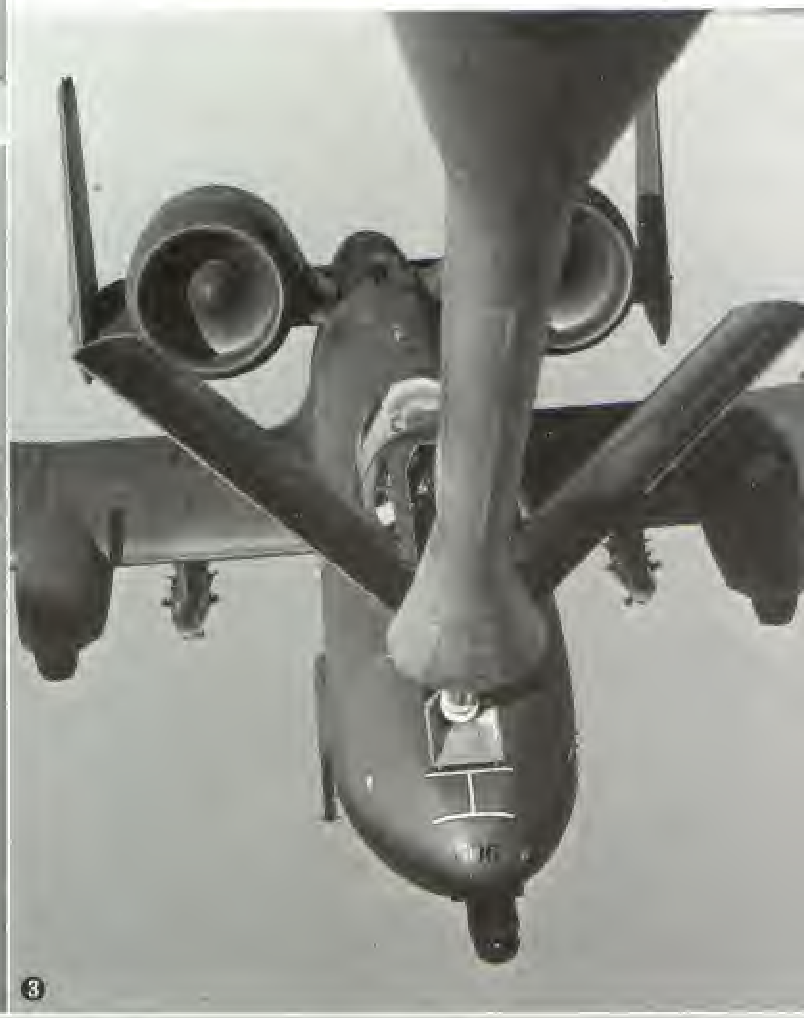
2



今月号はインター・エア・プレスの航空カメラマン、デニス・J・カルバート氏撮影による、北海上空21,000ft を飛ぶ81TFWのA-10の姿をお伝えすることにしよう。①ブーム・リセプタクルを開き、給油機に接近するA-10A。ファウラー・フラップとコントロール・タブの動きに注意。　②"Lizard"スキムのA-10A。機体中心線より、やや左にずれたGAU-30/Aの砲身や独特のエンジン配置がよく分かる。③すでにKC-135のA/Rブームはリセプタクルに連結されており、2～3分の間にJP-8燃料3,000 lbの給油が完了する。④ホールディング中のA-10A。ドループした主翼端や露出した主車輪など、A-10の特徴をよく捉えている。

Introduced in this issue a series of shots by Mr. Denis Calvert of Inter-Air Press photographed over the North Sea where an A-10 from 81TFW made rendezvous with KC-135Q from 9ARS. The shots reveal not only a closer look on A-10 but critical moments of air refueling.





❸

❹



①ピカピに磨き上げられたT-38Aに乗り込むS.スカボロ大尉。乗機はアクロバティックなリード・ソロを演じる5番機。②フィンガーチップ・フォーメーションで離陸滑走中のT-38A。1番機の前輪はすでに浮き上っており、数秒後には大空へ舞い上っていく。③クルー・チーフからハンドリングを受けるリーダーD.L.スミス中佐。

【Below】The 5th "T-bird" of formation is assigned with a role of lead solo full of aerobatic manoeuver. 【Top Right】T-38As make a fingertip formation takeoff. Note the nosewheel of leading plane off the ground. 【Right Below】Ltcol D.L. Smith, the leader, receives hand-signal from crew chief. Photo by Tetsuo INOUE.







「サー」、「ミスター」先程より我々の目の前に立ちはだかっている黒人の大男に声をかけているのに振り向きもしない。たぶんプレスだろう。そんな我々を見かねたのか、M君と話しをしていた中年の婦人がその大男にやはり声をかけてくれる。それでもまだ反応が無い。又々その隣の女性も一緒に言ってくれる。女性の二重奏にようやっとこちらを向いた。早口で婦人が何かを言ってくれている。どうやら、「ここにいる人達は前からここでスタンバイしています。少し移動してください」と。さしもの大男のプレス氏「ニヤッ」と笑いながら我々のファインダーの視野から消えた。そう3時間近くこのポイントでバーズのオープニングを待っているのだから。

新しい5番機も所定の位置に着いた。新しいというのはこの機体。元のナンバーは8番。初めプリフライトチェックでエンジンの調子のでない5番機はエプロンの北へトーイングされていった。てっきりエンジンテストでもやりにいったものと思っていた。ところが1時間程すると5番機は今度は南の方角からトーイングされてきた。「あれ、一回りしてきたかな」等と話しながら尾翼のナンバーを注意深く見ると、なんと8の字を消した跡があるではないか。そういえば昨日のポイント・マグーのブルーエンジェルスにもナンバー無しの機体が用意されていた。

ブルーズは今度のツアーでは3回華麗なアクロを見た。私としてはA-4での演技は通算7回だが、バーズは本当に初めてだ。そして今回のツアーでもこれ一度きりである。カメラ3台にモノクロを詰める。光線が斜めだし午前中のアライバルショーで少しだがカラーは撮った。

いよいよオープニングだ。パイロットが整然と横に並び、歩いてくる。そして1番機、2番機へと別れながら。5番機も快調にエンジンスタートを行なう。2機ずつフォーメーションを組んで我々の前を通過していく。片手を上げて観衆にこたえる4番機。

まずは4機の編隊離陸だ。「ちょっと上りが遅いぞ」続いて5番6番のソロ機が見事な離陸をしていく。ここまででもう1本フィルムを使ってしまった。レンズを次のカメラに付け変える。モータドライブもだ。私にとってモードラはアクロに欠かせない。手で巻き上げるのが遅いからだ。しかしテイラエッジ

❷



❸ # T-Birds

Photo by Tetsuo Inoue



際のショットは一コマ撮りの方が確実だ。

バーズのアクロはブルーズのカチッとしたものに比らべると少々締りが無いが、それは写真マニアである私にとっては関係がない。ワンカットずつ物にしていけば良いのだから。そうこうしている内に約20分のバーズのアクロはいよいよ最後に近ずいている。紺色の空にボムバーストが開く。少々ソロが遅れぎみだ。そして4方向からのクロスオーバーでアクロは終了。我インパルスでおなじみのコンバットピッチによるパターンで着陸だ。「さあもうひと仕事」と独言を言いながら転がっているカメラとレンズをバッグに放り込み、正面スタンドへ一気に走りだす。ランプインを決めなくてはいけない。しかしどこも人がいっぱいで切れ目が無い。エンジン音が近づいてくる。しかたがないので招待者席の下を潜る。何とか間に合う。クルーがチョークを持って走る。キャノピーが開く。6番機のR.D・エバンズ大佐がガッツポーズをとる。ナレーターがそれぞれの名と出身地をアナウンスする。そのたびに歓声が上がる。地上のクルーと握手をかわし、最後に全員でフライトを称えあう。

バーズのショーは終った。軽い疲労感と共に充分な満足感がある。今回のツアーをセッティングしてくれたOさんとの待ち合わせの場所へ歩きはじめると背後でパワフルなレシプロエンジン音が聞こえてきた。振り向くとイリノイ州から来たというB29が帰り仕度をしている。このジョージ基地のショーには多くの古典機が参加している。B29を筆頭に、B24、B25、A-26、F6F等の大戦機やフォッカーDr1のレプリカ、T-6改の零戦等が空軍現用機と共に広いエプロンに展示されている。

ミラマー、ポイント・マグーとオープンハウス（基地公開）を12人の仲間と見て回ったがこのジョージのショーが最高だった。Oさんの姿が見えた。「どうでした」といいたげに笑っている。バーズのアクロ全部を追いきれなかったが、数カットは物にした手ごたえが確かにある。心残りといえば5番機付きのクルーの中に女性が一人いたが、彼女のアップができなかったことだ。今度くるチャンスがあったらサンダーバーズより、こちらを重点的に追いかけよう。

（写真と文・井上哲雄）

❹


❺


❻


④4機のフォーメーション・テイク・オフ。各機がバンクをとっているため、一見不揃いに見える。ランウェイ後端には5、6番機がスタンバイしている。⑤⑥リード・ソロ（5番機）とセカンド・ソロ（6番機）は会場正面までチェイスして、そこでブレイクする。セカンド・ソロは1969年以来廃止されていたが、1976年の建国200年および公開飛行2,000回目を記念して再開され、現在に至っている。

【Top】Four T-38As make a beautiful formation takeoff followed by 5th and 6th planes behind. (Below Left & Right) Lead Solo 【No.5】 and Second Solo 【No.6】 chased after the formation break off right in front of the main stands. After a decade of absence the Second Solo revived in 1979 to mark 2000th flight of team.



コンフェデレートAF 1979

Photo by Toshiki Kudo

テキサス州ハーリンジェンのレベル・フィールドで10月4日～7日まで4日間にわたり、コンフェデレート・エア・フォース・ショーが開催され、多数の第2次大戦機が当時のままのマーキングで飛行し、多彩なプログラムがくりひろげられたのだ。左の写真は、着陸するHe-111。現在、唯一の飛行可能のショット。真中の写真は"ポーランド奇襲"の麾下部隊をエスコートするドイツ戦闘機に扮したT-34 "メンター"。下の写真は空母"バンカーヒル"所属機のマーキングをしたF4U "コルセア"。





KAWASAKI BK-117

Photo by Susumu



日独協同開発機BK-117公開飛行

川崎重工業の航空機事業本部が、西独のメッサーシュミット・ベルコウ・ブローム(MBB)社と共同開発、生産をする予定のBK-117多用途ヘリコプターは、さる10月9日、初の公開飛行を行なった。BK-117は川崎で1、3、4号機が作られ、2号機がMBB社で試作され、すでに初飛行にも成功している。公開されたのは3号機で、6月10日に初飛行し、また公開日までに20回、約13時間飛行している。

BK-117は旅客、貨物輸送、捜索救助、救急、警察、消防などの広い用途に応じられる性能をそなえ、幅広い販売を目論んでいる。

MESSERSCHMITT-BOLKOW-BLOHM/KAWASAKI BK-117 prototype No.3 helicopter powered by 2 Lycoming LTS101-650B-1 turboshaft engines flew before the public for the first time in Japan on October 9th. Since its maiden flight on August 10th the No.3 has flown more than 13 hours. While Kwasaki has built Nos. 1, 3, and 4 the No.2 has been built and flown at MBB's Ottobrunn plant. The multi-purpose helicopter is capable of carrying 8-12 passengers and also suitable for search & rescue, ambulance, police, and fire services. It will be priced around $920,000 for first-year deliveries.



垂直安定板に装備された翼端灯。



危険防止のため高い位置に取り付けられたテイルローター

ホバリング中のBK－117。機首に取り付けられた計測ブーム注意。クラムシェルドアの位置がよく分かる。



リジットロータの採用は、BK、117に軽快な運動性を保障している。



機首と同一平面をなすフロントウィンドー。



ライカミングLTS101-650B-1ターボシャフトエンジン。



ジェット軍用機の先輩たち

36 スウェーデン

サーブ32　SAAB32





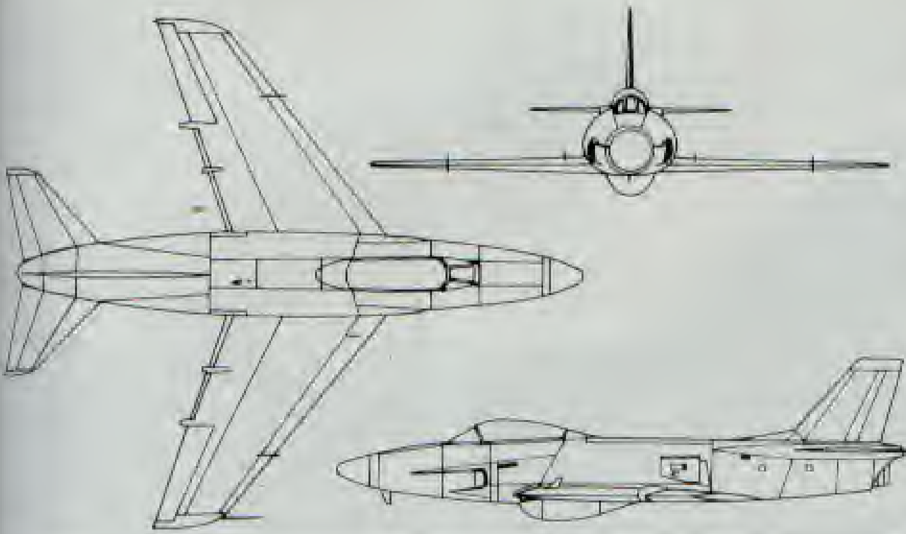
サーブ32はサーブ29およびデハビランドバンパイア(A28)の代替機として1952年11月に原型1号機が初飛行。以来現在でも少数の改修型が現役に就役中という長寿命機で、1号機はA32ランセン(lansen:槍)と命名された。原型A32はスベンスカRM 5A(RRエイボン100シリーズ)を装備した、スウェーデン初のアフターバーナ装備機で翼弦25%で35°の後退角を持つ主翼には前縁フラップが装備されていた。量産型には、装備されず、代りに境界層板が装備されている。なお本機はスウェーデン空軍機として初めて音速を突破した機体としても有名である。





最初の量産型はＡ32Ａと呼ばれる全天候攻撃型で、250機生産された。エンジンは試作型と同様RM5Ａ（推力3,600kg、Ａ/Ｂ4,600kg）で、航法レーダ、電波高度計、爆撃コンピュータ、また後期型には偵察レーダが装備されている。主翼下の8カ所にはハードポイントが設けられており、600kg以下の爆弾、18cmまたは13.5cmロケット弾、あるいはロボット302型無線誘導空対地ミサイルが装備できる。固定武装は機首に20mm機関砲4門





次の量産型は戦闘機(Jakt)型のJ32Bで、エンジンはさらに強力なRM 6Aに換装されており、爆撃コンピュータの代りに火器管制装置が搭載され偵察レーダは装備されていない。性能はさらに向上し11,000mでマッハ0.95の最大速度を出す。武装はロボット24(サイドワインダー)4発および機首の30mmアデン砲4門で合計150機生産された。

サーブA32Aデータ
全幅24ft 8in、全長48ft、全高24ft 6in、エンジン型式スベンスカRM 5A(推力7,920lb、9,900lb(AB))総重量28,660lb、最大速度610kt、実用上昇限度49,200lb、海面上昇率11,800lb/min。







SAAB-32 LANSEN was designed and built for the Royal Swedish Air Force to replace its Saab-29 as well as A-28 Vampire and its prototype flew for the first time on November 3, 1952. A 32A, as designated by RSAF, was powered by Svenska RM 5A (Rolls-Royce Avon RA. 7 with afterburner) built under license in Sweden. Although the prototype had automatic leading-edge slats on its win with 35 sweep-back at 25% they had been replaced by stall fence on the production models. A total of 260 A 32As, all weather attacke versions, were built. The attackers were equipped with a navig tion radar, electronic wave altimeter, and bomb-computor while





S32Cは最後の量産型で、Sは(Spaning、偵察)を意味している。1957年3月26日に初飛行して以来、合計30機が生産された。エンジン等機体全般はJ32Bとほぼ同様だが、武装は一切撤去されており、その代りに5台のカメラが装備されている。配備は1958年から59年にかけて行われ、1965年以降、除々にサーブS35Eドラケンと交替して、現在ではF11偵察航空団に少数機が残存しているだけだが、これらの機体も1979年中には、S35Eともども退役し、最新鋭のSH37全天候洋上偵察機とSF37全天候写真偵察機に代替される。

its later version reconnaissance radar was added. On its eight hard-points bombs up to 600kg, 18cm or 13.5cm rockets were carried besides its armament of four 20mm cannons. Following Saab-32 built were fighter version of J32Bs powered by uprated RM6As. J32B, the fighter, was equipped with Fire Control System in place for bomb-computor on its attacker version. With speed of Mach 0.95 at 11,000m it was armed with four Robot 24s, the Sidewinders, and four cannons including 30mm mounted on the nose. Its total production reached 150 aircraft.



JAPANESE ARMY WINGS W.W.II

二式戦闘機 鍾馗

The Army Type 2 Fighter NakaJima Ki-44-1 "Shōki"



日本陸軍初の重戦闘機、キ44の試作1号機。量産型との違いはカウルフラップ、スピンナーの形状、風防上の通信アンテナ柱、中央部がスライドして後部に収納される風防などで、ちょっと見た所では別の機体に見える。また、カウリング内の管状オイル冷却器やL字型に折れ曲る脚カバーなど1型に見られる特徴も分かる。

明野基地で飛行前の最終点検を行うキ44増加試作型。外板の継ぎ目やリベットがはっきり見え、主翼の日の丸と機首上面の反射防止塗装以外、全く無塗装の状態である。機首上面とコクピット内に照門と照星がある点に注意。



[Above] A prototype of Nakajima Ki-44 fighter receives final maintenance check at Akeno airbase. The aircraft has no other markings except its "Hinomaru" insignias. Note the gun sights mounted in front and behind its windshield which are typical of fighters in those days.

[Below] No. 3 prototype of Ki-44-II shows its unique profile with rather small vertical tail plane. Difference between types I and II is noted in its engine with the latter having power-increased Ha-109 (1450hp). (Right Top)A Ki-44-IIa warms up its engine in prior to the day's sortie.

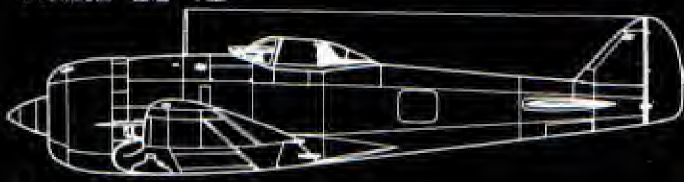




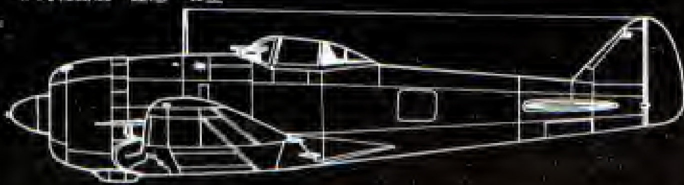


▲出撃を前に暖機運転を行う47戦隊のキ44-II甲。エンジンはすでに充分暖まった状態で、カウルフラップは全開している。あとは両端にいる整備員がチョーク（車輪止め）を外し、手を上げて合図するのを待つばかり。
◀キ44-II増加試作型3号機の側面形。太い機首と細い胴体、短い主翼など本機独特のフォルムのよく分かる写真。I型との主な違いはエンジンがハ41からその馬力向上型ハ109（1450HP）に変更された点と、カウリング内の管状オイル冷却器がカウリング下に移された点である。

2式戦闘機“鍾馗”Ⅰ型



2式戦闘機“鍾馗”Ⅱ型





▶ビルマのジャングルを切り開いた前線基地で整備を受けるキ44-Ⅰ甲。Ⅰ型はこの写真のⅠ型甲のほか、武装を強化した-Ⅰ乙、さらに細部を改造した-Ⅰ丙を含めても40機しか生産されなかったため、実戦配備についたⅠ型の写真でこれほど鮮明なものは珍しい。Ⅰ型には2重反転プロペラを装備したハ-41バ型という実験機もある。



▼63ページ上の写真と同じ47戦隊のキ44-Ⅱ甲。こちらの機体はすでに片側のチョークは外されていて、残りの右側のチョークも外される瞬間。2式戦闘機“鍾馗”公表データ（キ44-Ⅱ乙）寸度、重量：全幅9.45m、全長8.84m、全高3.12m、主翼弦長（付け根）2.2m、主翼上反角6°、主翼面積15.0m²、空虚重量2,106kg、全備重量2,764kg。
発動機、プロプラ：型式 中島ハ109(二式1450) 空冷複列星型14気筒1機、離昇出力1,520HP、プロペラ型式 ハミルトン金属製定速3翅(直径3.00m) 燃料容量505ℓ＋260ℓ(落下タンク)。性能：最大速度605km／5200m、巡航速度400km、実用上昇限度11,200m、最大航続距離1200km。
武装：12.7mm機銃4門、30〜100kg爆弾2発。





▼地上滑走する明野飛行学校のキ44-II乙。地上整備員の掲げる白旗は離陸認可を意味している。脚カバーにまで迷彩されている点がおもしろい。



↑モスクワオリンピックの表玄関ヌコス空港に着陸するアエロフロートのTu-134。同機は1963年の初飛行以来、現在までに200機以上が生産され、西欧機並みの居住性を持った初のソビエト製旅客機として、東欧諸国を中心に10ヵ国余りの航空会社で多数が使用されている。↓ソビエト陸軍の国境警備兵の訓練風景。広大な原野をパトロールする国境警備兵にとって、ヘリコプターは欠くことのできない足だ。後方には対戦車ミサイル用パイロンを装備したMi 8ヘリコプターがホバリングしている。

【Above】A TU-134 lands at the Vnukovo airport, the gateway to the Moscow Olympic. Ever since the inauguration in 1963 a total of more than 200 TU-134s have been built, Photos by TASS
【Below】The Soviet frontier guard troopers conduct their daily partorl mission along the Far Eastern borders. For their day to day mission a helicopter plays its vital role. Note the Mi8 helicopter armed with antitank missiles hovering their behind.





⬆ロッキード・ジョージア社がNASAから委託され研究中のフラット・ベッド式輸送機。フラッド・ベッド（平底床）だけを残して、胴体を切り取った形をしており、その上にコンテナを並べて積載する。⬇ヒューズ社で開発、生産中の誘導弾用映像型赤外線シーカー、右からウォール・アイ滑空爆弾用、GBU-15滑空爆弾用、AGM-65マベリックミサイル用の先行開発型モデル。➡変型の多さで有名なC-135シリーズの電子偵察型RC-135Uの新着写真を紹介しよう。機体はネブラスカ州オファット空軍基地55SRWのRC-135（64-14847）。機首、テールコーン、主翼端は整形され、LLLTV（超低感度TVカメラ）と各種アンテナを内蔵したフェアリングがかけられている。また、写真ではよく分からないかもしれないが、機体全面にはさまざまなアンテナが突き出ている。1979年8月の写真。

[Top]Lockheed Georgia under the contract with NASA has recently began an extensive study on the new concept of the socalled "flat bed" transport. [Left] A family of three guided weapon systems is seen checked by an engineer of Hugh Aircraft. [Below] Selective views of RC-135U from 55SRW at Offut AFB photographed in August 1979.













⬆ 10月14日、アメリカ海軍記念日の一環として、横須賀基地が開放され、折から入港中のキティホークのフライト・デッキが公開された。当日は写真のVF-111をはじめ80数機が翼を連らね、訪れたファンを喜こばせた。⬅ 同じ10月14日、木更津陸上自衛隊基地の航空祭が開かれた。写真は第1混成団101飛行隊のLR-1と上空で飛行演技を行うOH-6J(写真提供 2枚とも鈴木宣勝氏)

↙ 嘉手納基地に着陸するVMFA-312のF-4J(157242)。同隊はVMFA-122に代って岩国基地MAW-1に配属されたばかり。(写真提供 鈴木敏夫氏)。

↗ 嘉手納基地を訪れたVX-1のWP-3A(149673)。胴体下にはEP-3B/Eと同様のAPS-20レーダおよびELINT/SIGINT用機器のカヌー型レドームが装備されている。また、機首レドームには小判型アンテナ、尾部レドームにはPave Spikeポッドに似た回転式の装置が付いているが、レーザー・ディジグネーターとも考えられる。詳細不明(写真提供 鈴木宣勝氏)。➡ ビデラ大統領の乗機として来日、10月12日に羽田から伊丹に着いたアルゼンチン空軍のボーイング707-387C(写真提供 小山信夫氏)。↘ 10月10日、神戸港へ入港したイタリア駆逐艦「アルデイト」に搭載されていたアグスタベル212ASW(写真提供 下郷松郎氏)。

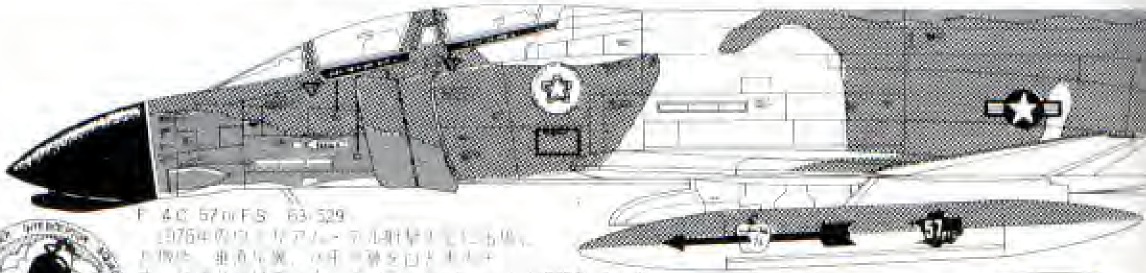
[Top] A Sharkmouthed "Tomcat" on the deck of USS Kittyhawk ported at open-housed Yokosuka, Japan.
[Center] Another open-house celebrated on 14th October at Kisarazu AB of JGDF where LR-1 and a team of OH-6Js flew before audiences. (By Y. Suzuki)
[Bottom] An F-4J from VMFA-312 lands at Kadena in Okinawa. VMFA-312 has just replaced VMFA-122 of MAW-1 stationed at NAS Iwakuni. (By T. Suzuki)
[Top Right] A WP-3A from VX-1 visiting Kadena AB. Note the canoe-shaped redome for APS-20 radar and L
APS-20 radar and SIGINT. (By Y. Suzuki)
[Right Center] Boeing 707-387C from Argentina Air Force carried the President on visit to Osaka. (By Nobuo Koyama)
[Right Below] An Agusta Bell 212 ASW helicopter onboard Italian Navy's "Ardito", the destroyer on visit to Kobe port, Japan. (By Matsuo Shimosato)


JA
149673
NAVY
6


FUERZA AEREA ARGENTINA
TC-91



★★★★★モデルをグレードアップする基本塗装★★★★★
マクダネル・ダグラス　F-4C.D.E & F-4EJ ファントムII

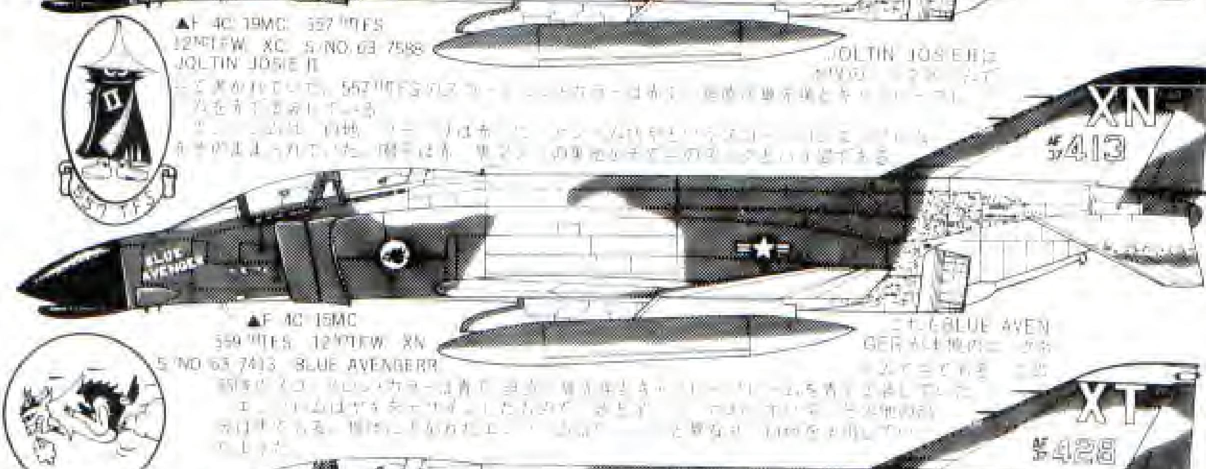


F 4C 57th FIS 63 529
1976年のウ[illegible]リアノーテル射撃[illegible]に参加した機体。垂直尾翼、[illegible]を[illegible]
[illegible]ている。インテ[illegible]に[illegible]ト[illegible]
り、[illegible]は、[illegible]イ[illegible]ドの[illegible] "57FIS" と書かれている。



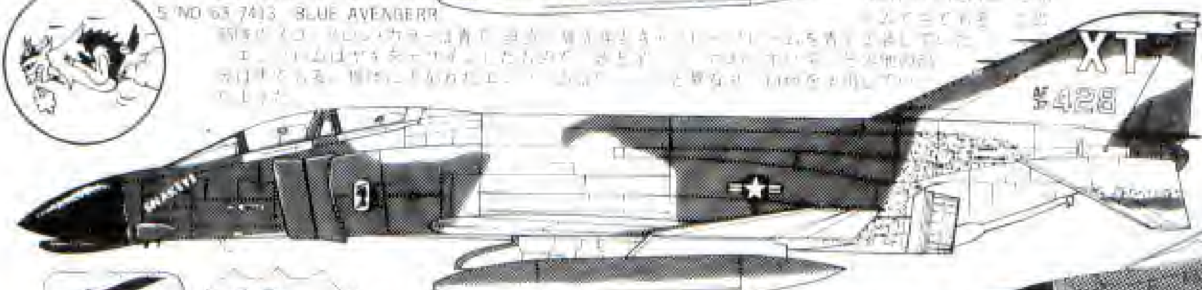
▲F 4C 19MC 557th TFS
12th TFW XC S/NO.63 7588
JOLTIN' JOSIE II

JOLTIN' JOSIE IIは[illegible]
[illegible]と[illegible]ていた。557th TFSのス[illegible]カラーは[illegible]
[illegible]を[illegible]している。
[illegible]は[illegible]の[illegible]ている。[illegible]



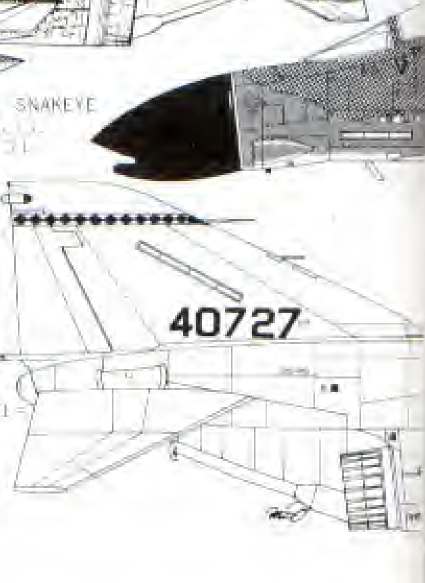
▲F 4C 15MC
559th TFS 12th TFW XN
S/NO.63 7413 BLUE AVENGERR

これもBLUE AVENGERが[illegible]
[illegible]カラーは青で[illegible]
[illegible]









▲F 4C 16MC 556th TFS 12th TFW XT S/NO.63 7428 SNAKEYE
[illegible]SNAKEYEが[illegible]
[illegible]カラーは[illegible]
[illegible]
また556th TFSの[illegible]は2種類あり、[illegible]
[illegible]というものである。

●ニックネームの一例
556th TFS 37428＝TEST HDRからSNAKEYEに変更 37444 THE ROUNDER 37522＝SAINTN SINNER 37556＝HANMAR ONE 37578＝NUTMEG NOSKER 37679＝PRIMA DONNA 40694 THE JUDGE 40749 BANKIE BATTLER

557th TFS 37528＝MOTOWIE MAULER 37534＝DAGO BUCKERからMYSTIC SKATERに変更 37588JOLTIN JOSIE II 37602＝BARBIE 37661＝37671 HOT SHOT 37675＝PRINCE VOLENTからQUISAN TRICKYVICSと変更 40665 HELL'S ANGEL [illegible]
[illegible]に入れてきた。

559th TFS 37604[illegible]＝SUGER TOO III 37413＝BLUE AVENGER 37685＝FATEARからCRAVEN IMAGEと変更 40750 BROKEN ARROWからJANCE KEYに変更 40758＝BILL "GOAT"からGRUFFに変更 YARSM 40762＝EL GATOR 40804＝CAROL ANN





McDONNEL DOUGLAS F-4C.D.E & F-4EJ PHANTOM II

イラストと文, 篠原僖雄・桜井定和



▼F-4C-23MC 480TH TFS 366TH TFW BQ S/NO. 64-803

[illegible] THE GUNFIGHTERS [illegible]





▼F-4C-19MC 36TH TFS 347TH TFW GL S/NO. 63-7543

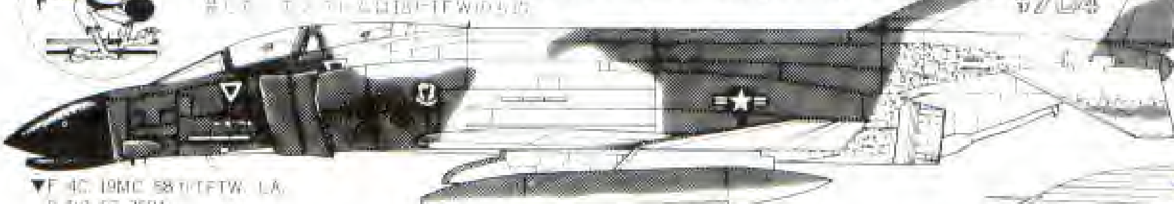
[illegible] 347TH TFW [illegible] FANG [illegible]



▼F-4C-21MC 67TH TFS 18TH TFW ZG S/NO. 63-7704

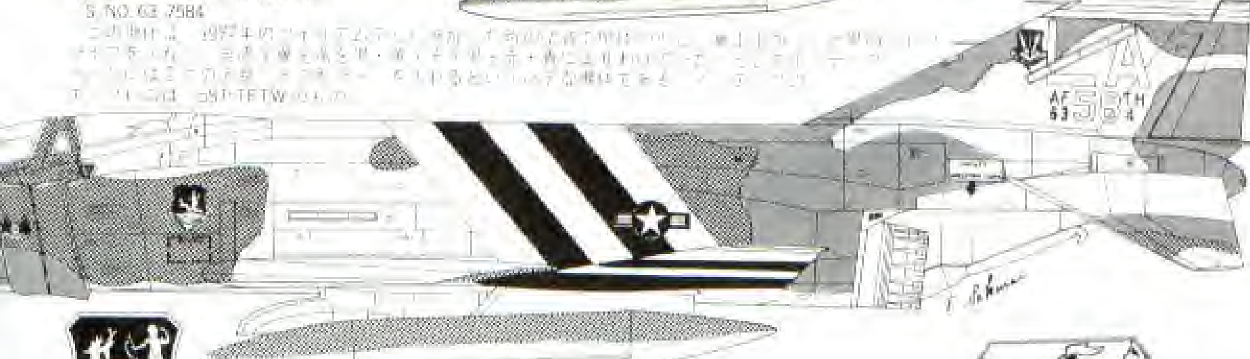
[illegible] 475TH TFW [illegible] 18TH TFW [illegible]





▼F-4C-19MC 58TH TFTW LA S/NO. 63-7584

[illegible]





▼F-4C ARMAMENT DEVELOPMENT & TEST CENTER S/NO. 64-727

[illegible]

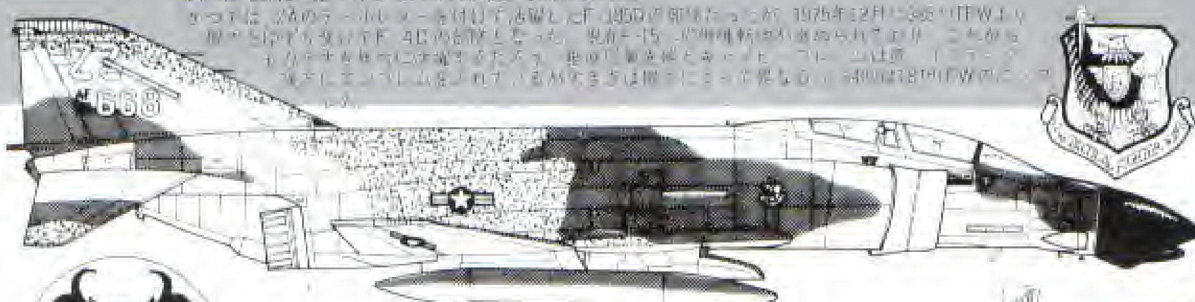




[illegible]

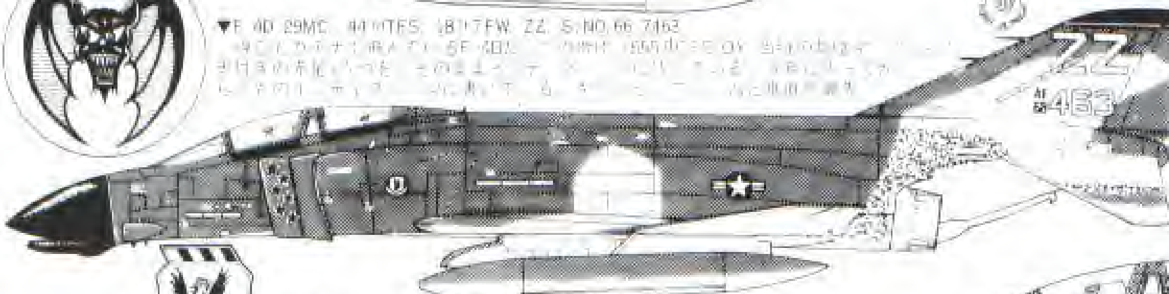
▼F-4D-28MC 12thTFS 18thTFW ZZ S/NO.65-668

[illegible]



▼F-4D-29MC 44thTFS 18thTFW ZZ S/NO.66-7463

[illegible]

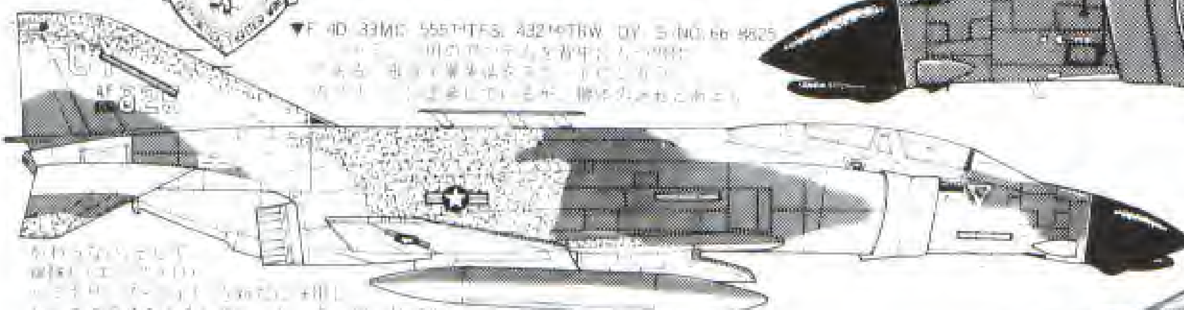


[illegible]



▼F-4D-33MC 555thTFS 432ndTRW OY S/NO.66-8825

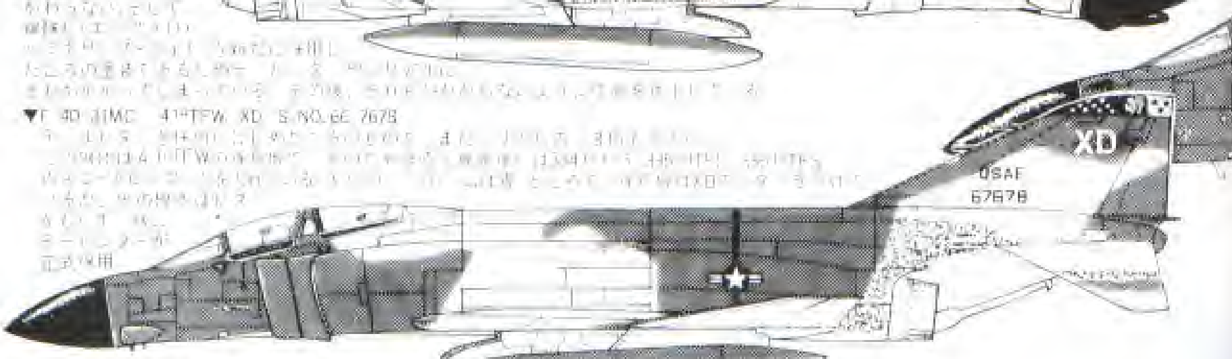
[illegible]



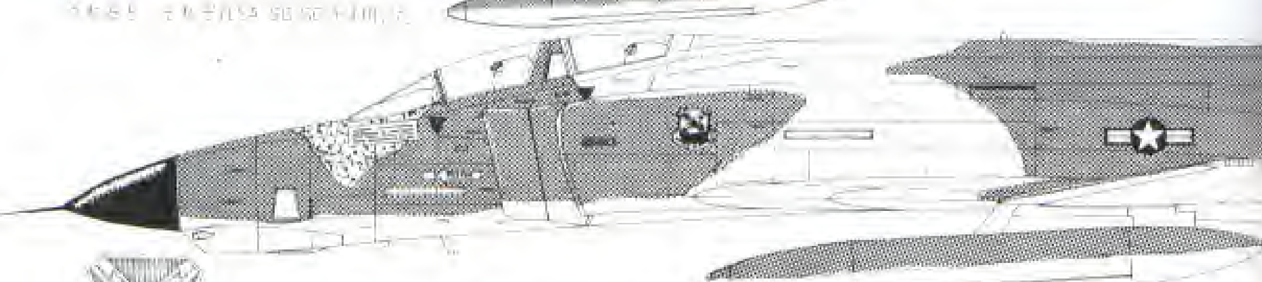
[illegible]

▼F-4D-31MC 4thTFW XD S/NO.66-7678

[illegible]

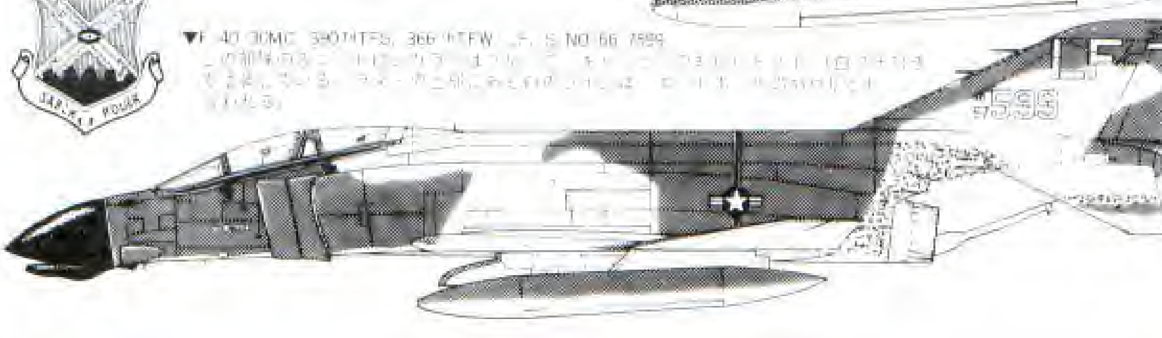


[illegible]



▼F-4D-30MC 390thTFS 366thTFW LF S/NO.66-7599

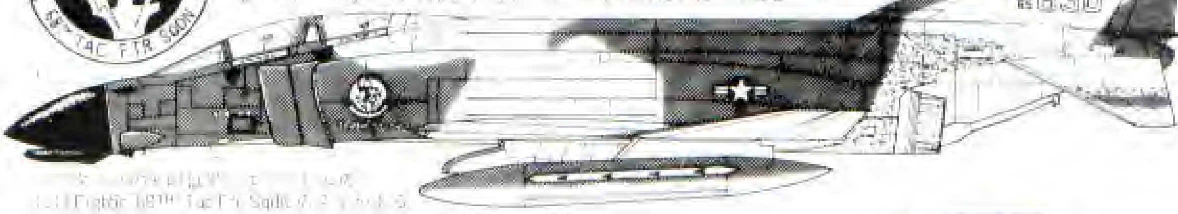
[illegible]





▼F-4D-27MC 68thTFW 4531stTFW ZG S/NO.65-630

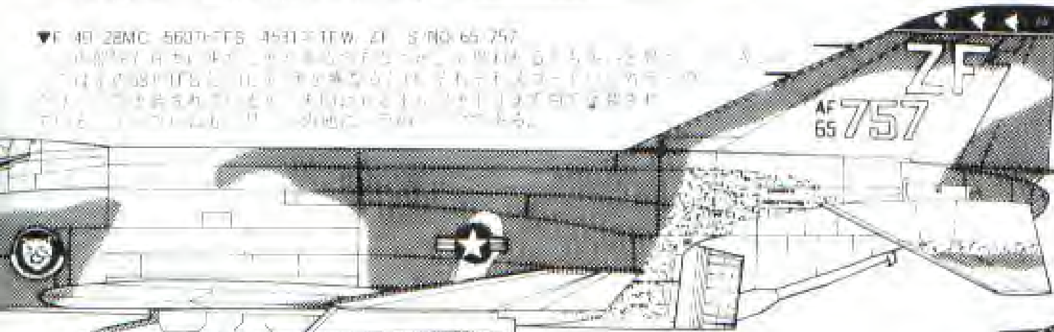
[illegible]



▼F-4D-28MC 560thTFS 4531stTFW ZF S/NO.65-757

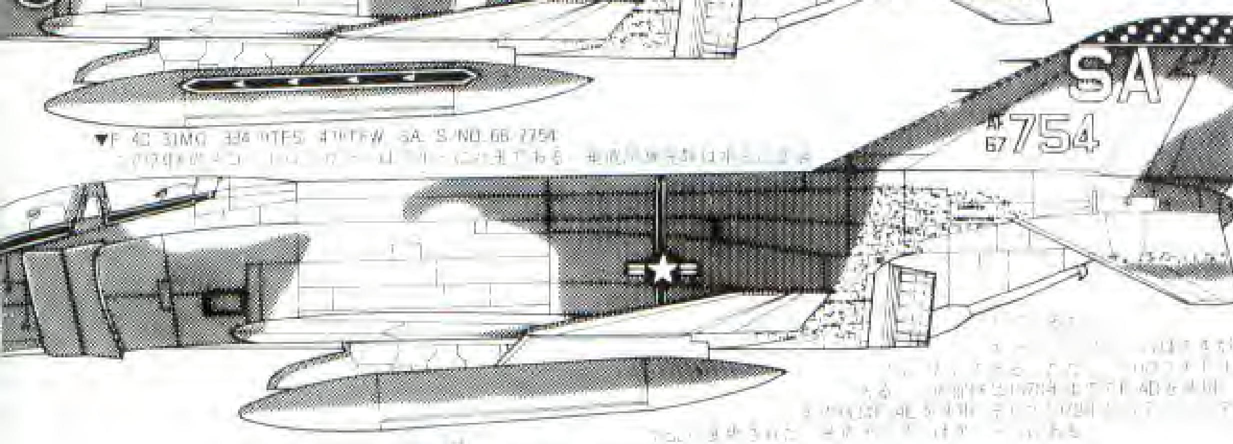
[illegible]





▼F-4D-31MC 334thTFS 4thTFW SA S/NO.66-7754

[illegible]



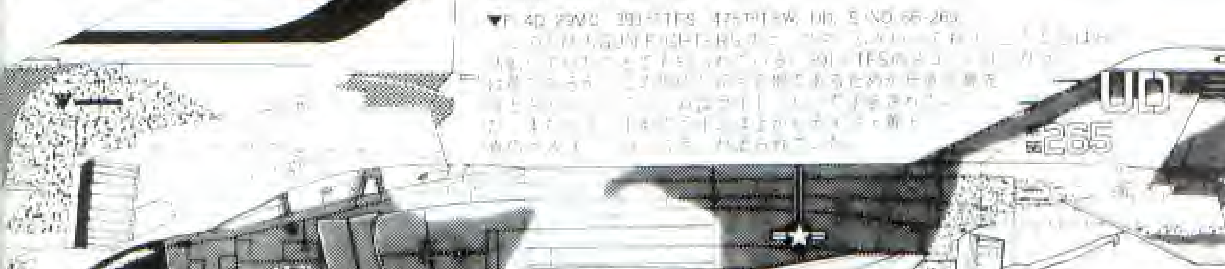
◀RF-4C 17thTRS 26thTFW

[illegible]



▼F-4D-29MC 391stTFS 475thTFW UD S/NO.66-265

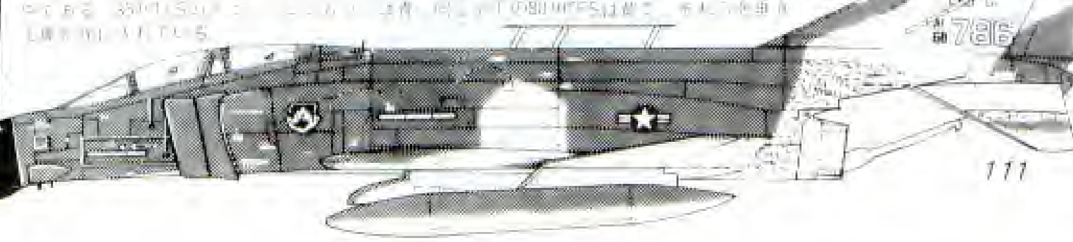
[illegible]





▼F-4D-32MC 35thTFS 8thTFW WP S/NO.66-8786

[illegible]



▼F-4E USAF FLIGHT TEST CENTER

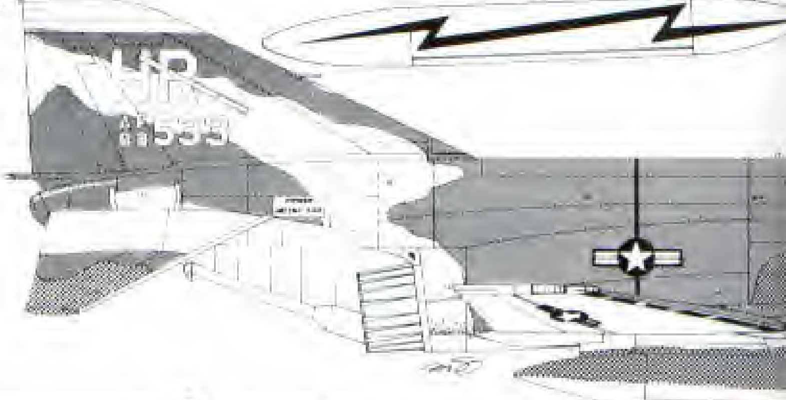
F-4シリーズ中最も [illegible] と思われる機体。[illegible] 尾翼と外翼が [illegible] オレンジ [illegible] そして機首には [illegible] がある。[illegible]

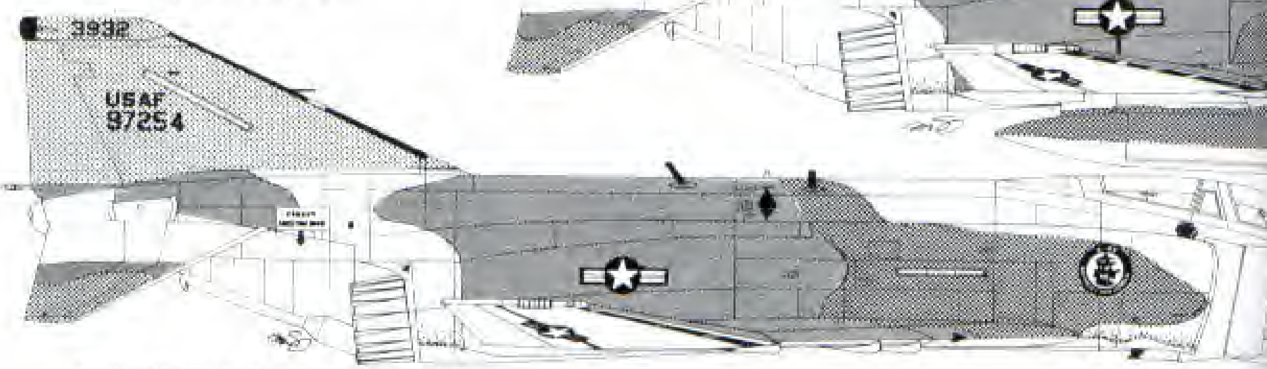


鼻 [illegible] は黒で [illegible] でいる。

▶F-4E 50thTFW HR S/NO 68-533

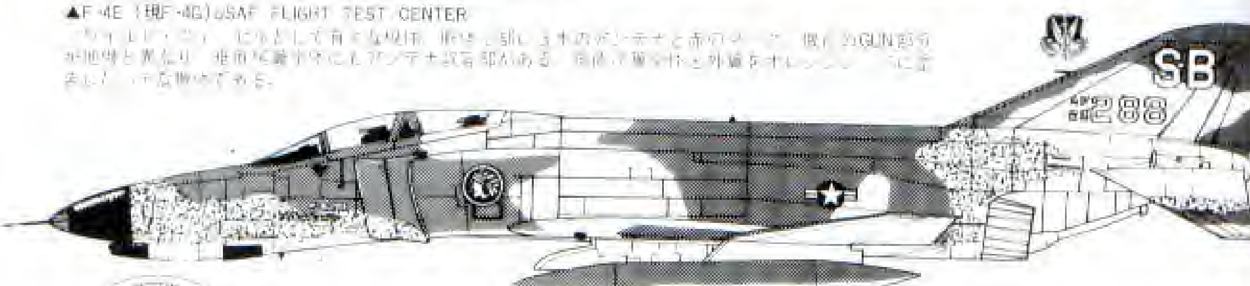
この機体は [illegible] 10thTFS、313thTFS、496thTFS [illegible] ・青・黄に [illegible] ている。





▲F-4E（現F-4G）USAF FLIGHT TEST CENTER

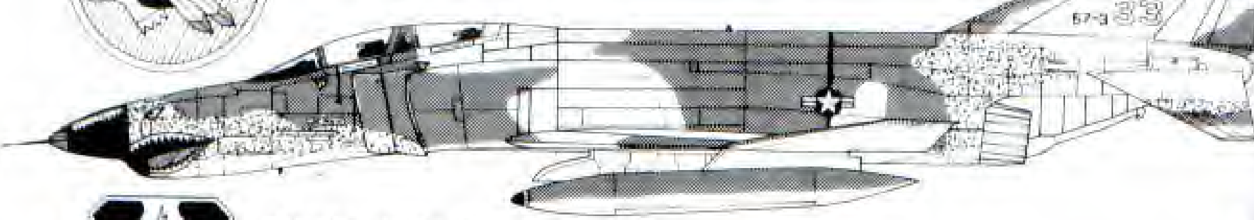
[illegible] のGUN [illegible] アンテナ [illegible] オレンジ [illegible] である。





▲335thTFS 4thTFW SB

1942年に [illegible] である。[illegible] 垂直尾翼にはTAC [illegible] リアル [illegible] いる





▲16thTFS 33rdTFW ED

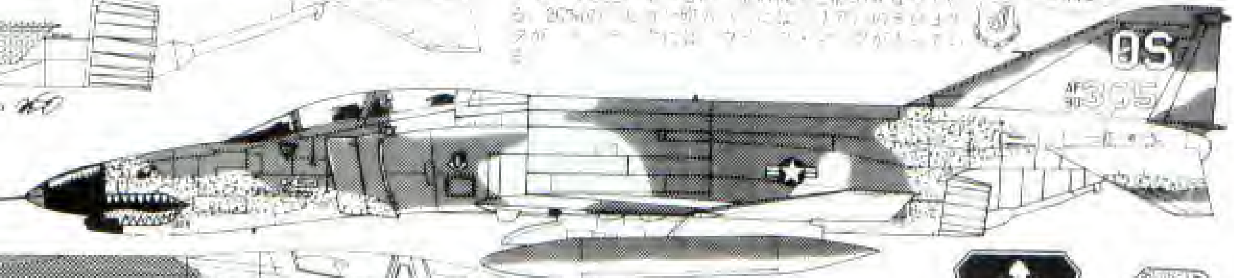
[illegible] F-4E-35 [illegible] 青・黒・赤 [illegible] "ED" [illegible] "33" が白 [illegible] いる。[illegible] 黒・赤に [illegible] ている



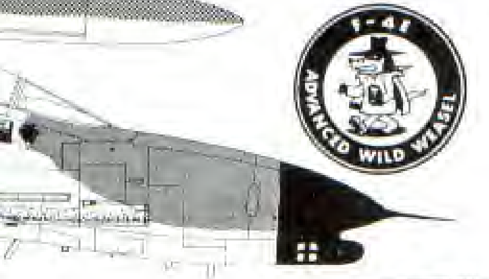




▼36thTFS, 8thTFW, OS
韓国オ[illegible]サン[illegible]F-4E 37[illegible]

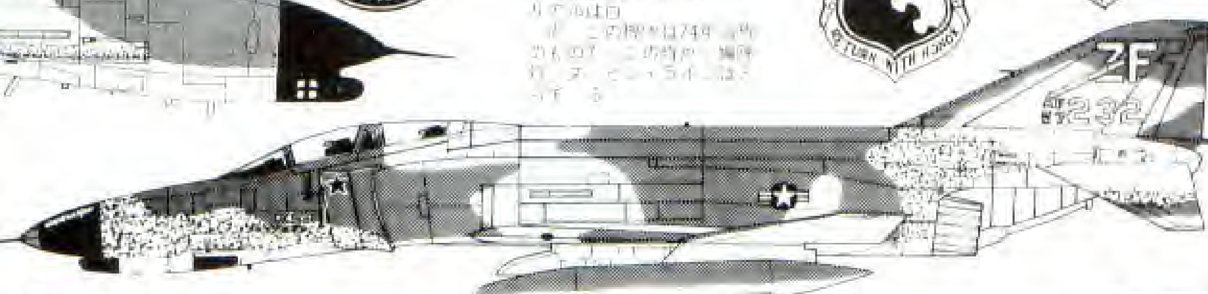






▼308thTFS, 31stTFW, ZF
1972年、[illegible]ナム戦でMiG-21を撃墜したことを示すマーク[illegible]に描いている。
撃墜マークは、[illegible]

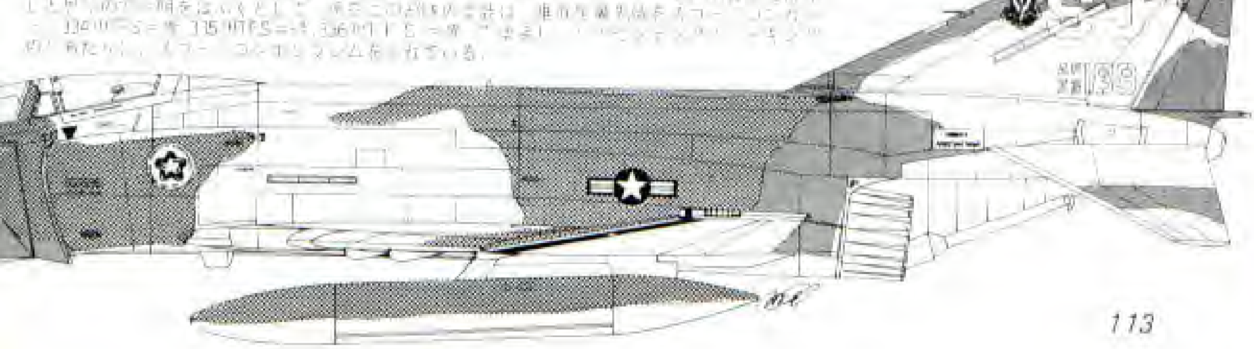




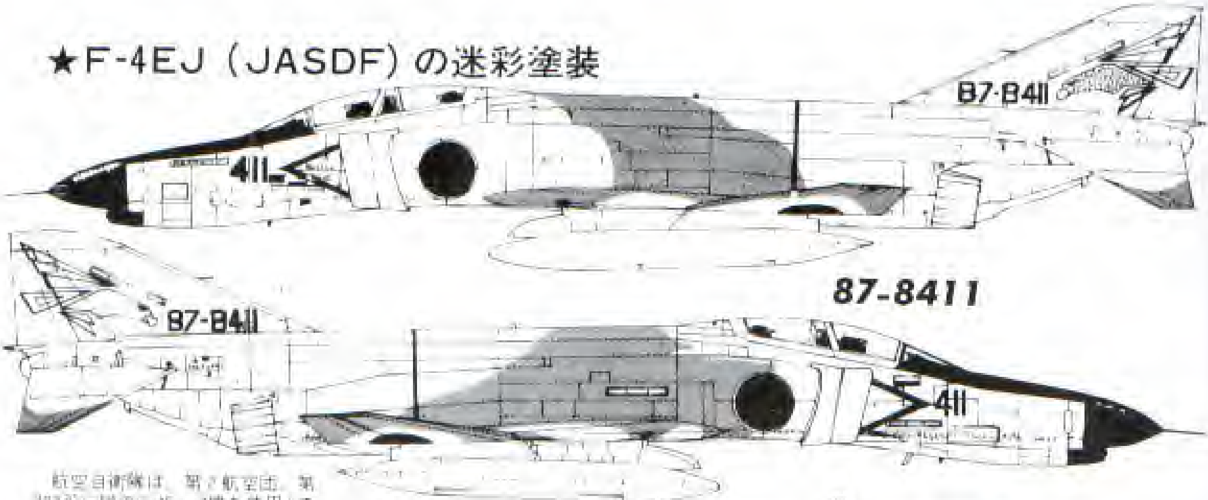
▼34thTFS, 388thTFW, JJ
[illegible]



▼F-4E, 4thTFW, SJ
[illegible] 334thTFS [illegible] 335thTFS [illegible] 336thTFS [illegible]



★F-4EJ（JASDF）の迷彩塗装



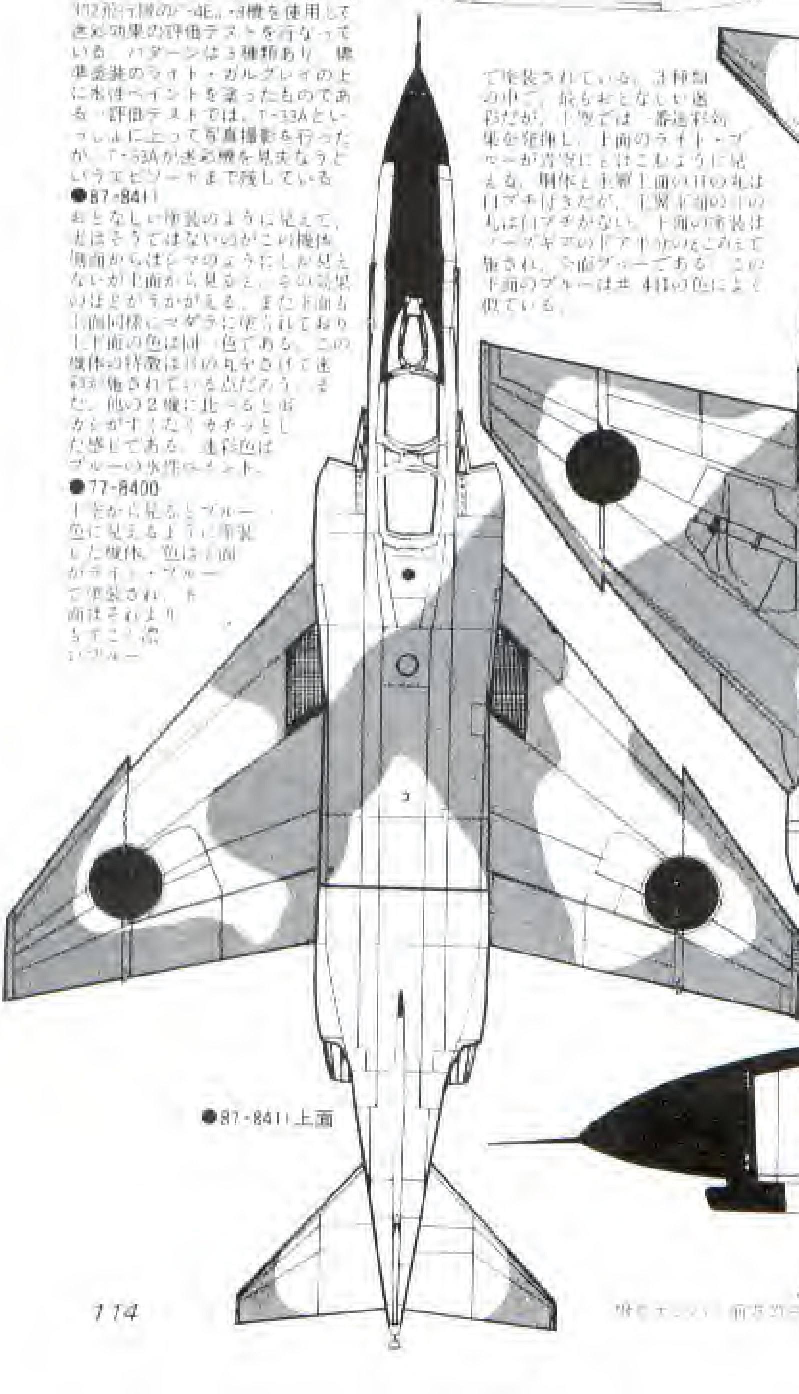
87-8411

航空自衛隊は、第2航空団、第302飛行隊のF-4EJ 3機を使用して迷彩効果の評価テストを行なっている。パターンは3種類あり、標準塗装のライト・ガルグレイの上に水性ペイントを塗ったものである。評価テストでは、T-33Aといっしょに上って写真撮影を行ったが、T-33Aが迷彩機を見失なうというエピソードまで残している。

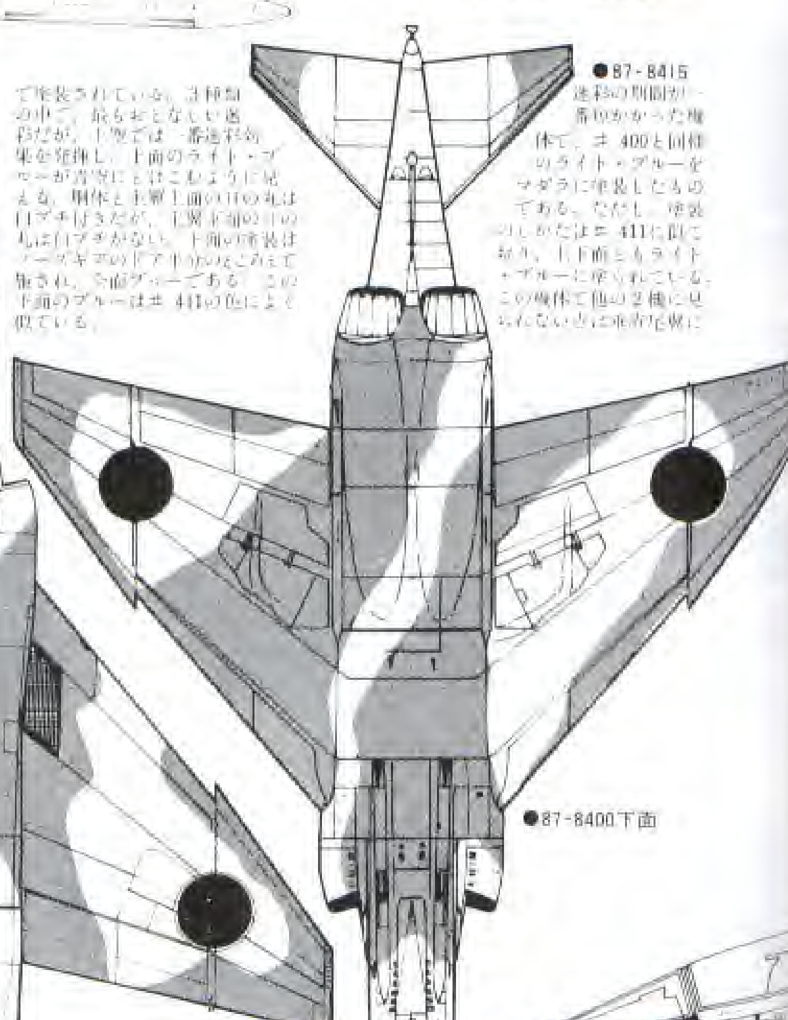
●87-8411
おとなしい塗装のように見えて、実はそうではないのがこの機体。側面からはシマのようにしか見えないが上面から見ると、その効果のほどがうかがえる。また下面も上面同様にマダラに塗られており上下面の色は同一色である。この機体の特徴は日の丸をさけて迷彩が施されている点だろう。また、他の2機に比べるとおおらかさがすくなくカチッとした感じである。迷彩色はブルーの水性ペイント。

●77-8400
上空から見るとブルー一色に見えるように塗装した機体。色は上面がライト・ブルーで塗装され、下面はそれよりもすこし濃いブルーで塗装されている。3種類の中で、最もおとなしい迷彩だが、上空では一番迷彩効果を発揮し、上面のライト・ブルーが青空にとけこむように見える。胴体と主翼上面の日の丸は白フチ付きだが、主翼下面の日の丸は白フチがない。下面の塗装はノーズギアのドア手前からこれまで施され、全面ブルーである。この下面のブルーは#411の色によく似ている。

●87-8415
迷彩の期間が一番短かった機体で、#400と同様のライト・ブルーをマダラに塗装したものである。ただし、塗装のしかたは#411に似ており、上下面ともライト・ブルーに塗られている。この機体で他の2機に見られない点は垂直尾翼に



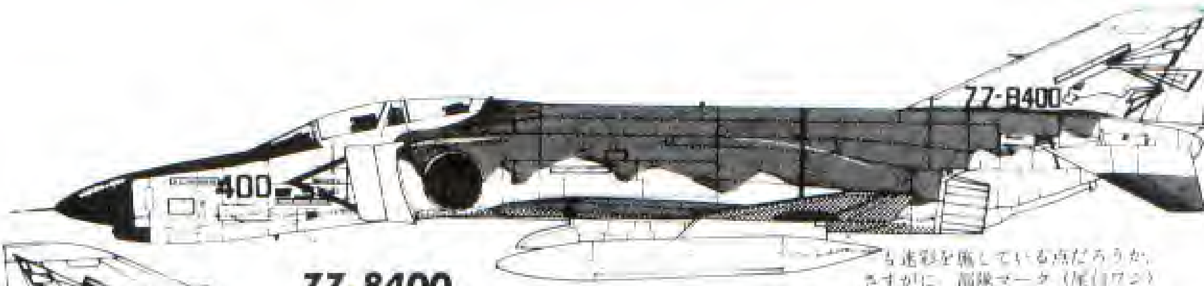
●87-8411上面

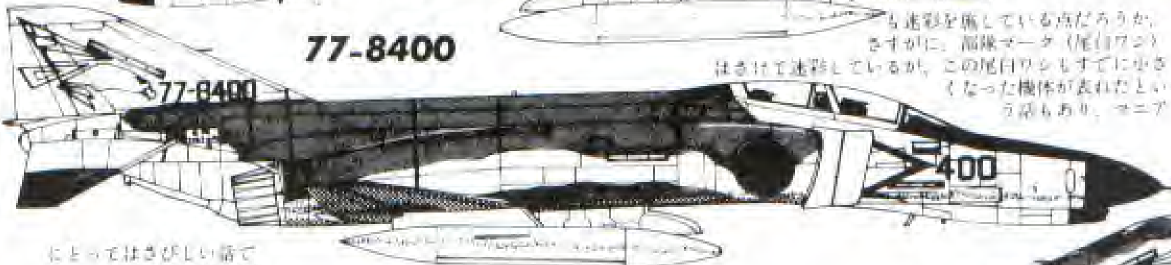


●87-8400下面

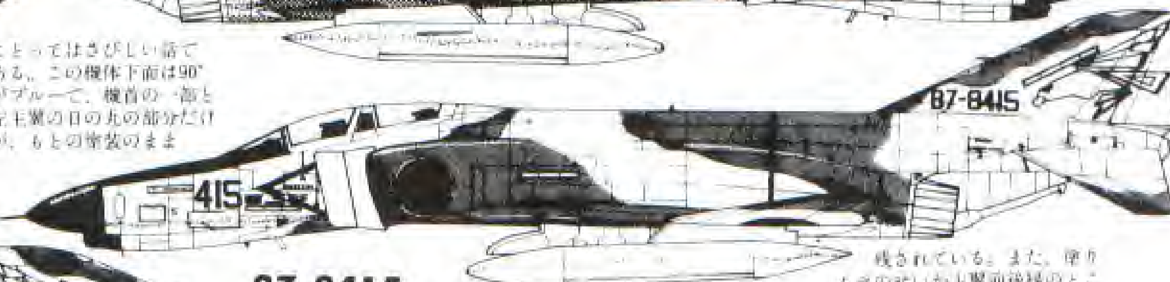


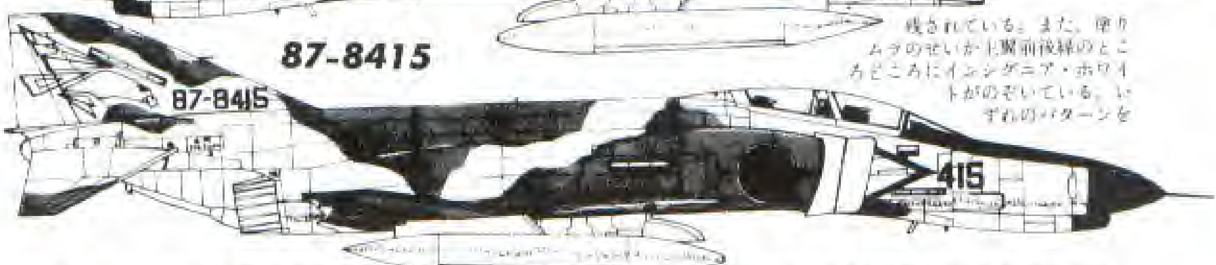
●第302飛行隊通常機の塗装





77-8400





87-8415

も迷彩を施している点だろうか。さすがに、部隊マーク（尾白ワシ）はさけて迷彩しているが、この尾白ワシもすでに小さくなった機体が表れたという話もあり、マニアにとってはさびしい話である。この機体下面は90°がブルーで、機首の一部と左主翼の日の丸の部分だけが、もとの塗装のまま残されている。また、塗りムラのせいか主翼前後縁のところどころにインシグニア・ホワイトがのぞいている。いずれのパターンを見ても、日の丸と白ブチは逆効果であることはいうまでもない。しかし、本年10月に行われたACM競技会に参加したF-104J（202、205、SQ）がいいヒントを残したようだ。例のボカジュウ、クツズミ迷彩がそれである。

●尾翼シリアルナンバー寸法（単位＝mm）



●機首ナンバー寸法（単位＝mm）





